COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 14.6.2007
COM(2007) 325 final

2007/0110 (ACC)
2007/0111 (ACC)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

concernant la signature d'un accord entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

concernant la conclusion d'un accord entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile

(présentées par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. INTRODUCTION

1. Le 24 novembre 2003, la Commission a demandé l'autorisation du Conseil pour mener des négociations avec les États-Unis d'Amérique sur l'acceptation réciproque des résultats de certification dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la compatibilité environnementale.

2. Le Conseil a donné cette autorisation à la Commission le 9 mars 2004 en la chargeant de mener ces négociations conformément à un ensemble de directives de négociation et en désignant un comité spécial pour l'assister dans cette tâche.

3. L'autorisation accordée à la Commission visait à la conclusion d'un accord sur l'acceptation réciproque des résultats de certification portant principalement sur deux aspects:

   (a) les produits conçus, fabriqués, modifiés ou réparés sous le contrôle réglementaire d'une partie, devant facilement pouvoir être munis des agréments nécessaires à leur immatriculation ou exploitation sous le contrôle réglementaire de l'autre partie;

   (b) les aéronefs immatriculés ou exploités sous le contrôle réglementaire d'une partie dont l'entretien doit être assuré par des organismes sous le contrôle réglementaire de l'autre partie.

4. Les objectifs premiers des directives de négociation consistaient à faciliter le commerce des biens et services couverts par l'accord, à limiter autant que possible la redondance des évaluations, essais et contrôles en fonction des différences réglementaires significatives et à se fier au système de certification de l'une des parties pour vérifier la conformité aux exigences de l'autre partie.

5. Pour réaliser ces objectifs, les directives de négociation identifiaient les moyens suivants:

   (a) rapprocher progressivement les exigences et les processus réglementaires des deux parties;

   (b) instaurer la confiance envers les systèmes de certification des deux parties de façon à permettre aux autorités compétentes de tous les États membres d'exécuter dans un délai raisonnable, pour le compte de l'autorité américaine compétente, l'Administration fédérale de l'aviation (FAA), les tâches qu'elles sont tenues d'accomplir aux fins de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1592/2002;

   (c) permettre à chacune des parties d'avoir la certitude que les organismes participant au processus réglementaire de l'autre partie sont capables d'effectuer de manière satisfaisante les évaluations de conformité et la supervision réglementaire nécessaires à la délivrance de ses propres agréments;

(d) renforcer la coopération en prévoyant des consultations régulières entre les parties de façon à veiller à un fonctionnement satisfaisant de l'accord, notamment par l'instauration de mécanismes de coopération appropriés destinés à procéder à des vérifications réciproques du maintien de l'aptitude des organismes réglementaires participant à la mise en œuvre de l'accord;

(e) mettre en place un système de contrôle continu du fonctionnement de l'accord, et notamment des procédures de mise en œuvre qui en font partie intégrante, et faire en sorte que l'accord soit géré efficacement par un comité mixte qui, composé de représentants des deux parties, serait chargé de trouver et de proposer des solutions opportunes aux problèmes qui pourraient résulter de la mise en œuvre de l'accord.

2. PROCESSUS DE NEGOCIATIONS

6. Les négociations avec les États-Unis se sont centrées sur les moyens de permettre l'acceptation réciproque des certificats attestant de la navigabilité des aéronefs et des pièces et équipements installés sur ceux-ci, ainsi que des agréments des organismes participant à leur conception, production et entretien. Ces certificats et agréments seraient délivrés par l'une ou l'autre partie suivant certaines procédures en matière de navigabilité et de maintenance.

7. Lors des négociations, les deux parties ont décidé d'énoncer les modalités de ces procédures dans des documents distincts annexés à l'accord et de préciser explicitement dans le texte de celui-ci (voir article 4, paragraphe F) que l'accord et ses annexes ont tout autant force obligatoire à l'égard des parties. Cette précision était en effet nécessaire puisque les accords bilatéraux conclus entre les États membres et des pays tiers, dont les États-Unis d'Amérique, dans le domaine de la sécurité de l'aviation ont jusqu'à maintenant été construits de telle façon que les procédures de mise en œuvre dans des domaines spécifiques, tels que l'entretien et la navigabilité, étaient décrites dans des documents qui ne faisaient pas partie intégrante de l'accord. Ces documents ont tous, sans exception, été définis d'un commun accord entre les autorités aéronautiques tel un arrangement de travail, tandis que les accords relatifs à la sécurité ont été négociés entre les gouvernements.

8. Les négociations ont été menées parallèlement à des mesures de confiance:

(a) inspections des autorités nationales dans le but de les intégrer à la fois dans les procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité (IPA, *Implementing Procedures for Airworthiness*) et dans les procédures de mise en œuvre en matière de maintenance (MIP, *Maintenance Implementation Procedures*). L'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) a elle-même fait l'objet d'un audit de la FAA en janvier 2005, puis d'une visite de suivi en février 2006;

(b) «suivi de projets de certification» : les autorités américaines ont demandé que la FAA puisse suivre les projets de certification exécutés par l'EASA afin qu'elle se familiarise avec les procédures suivies par l'Agence européenne. La FAA et l'EASA se sont mises d'accord sur plusieurs projets de certification (concernant des certificats de type et des certificats de type supplémentaires) à suivre par la FAA.

9. Depuis l'octroi de l'autorisation de négocier, outre les nombreuses réunions techniques, les deux équipes de négociation se sont rencontrées à neuf reprises: à Bruxelles les 10-11 mars et 12-13 juillet 2004; à Washington les 9-10 novembre 2004; à Bruxelles les 13-14 avril et 14-15 décembre 2005; à Washington les 7-8 juillet 2005 et 29-30 mars 2006, et à Bruxelles le 14 juin 2006 et le 1er mars 2007.

10. Le comité spécial institué par le Conseil à l'occasion de l'autorisation accordée à la Commission s'est réuni trois fois pour examiner le texte: les 6 juillet 2006, 25 janvier 2007 et 19 mars 2007.

3. BASE JURIDIQUE DE L'ACCORD

11. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, la suppression des barrières techniques au commerce des biens relève de la politique commerciale commune ainsi que précisé à l'article 133, paragraphe 1, du traité CE et, par conséquent, de la compétence exclusive de la Communauté[1].

12. De plus, avec l'entrée en vigueur en septembre 2002 du règlement (CE) n° 1592/2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), la Communauté est parvenue à une harmonisation interne dans les domaines couverts par ce règlement, c'est-à-dire en ce qui concerne la navigabilité initiale et son maintien (entretien inclus) ainsi que la compatibilité environnementale des produits aéronautiques. Ce règlement a été complété par un ensemble de mesures d'exécution (règlements n°1702/2003 et 2042/2003 de la Commission) qui énoncent les exigences et les procédures à suivre par les demandeurs, les titulaires de certificat et les autorités de façon à veiller au respect des exigences essentielles et des objectifs du règlement de base à chaque instant. L'accord proposé affecte la présente législation communautaire au sens de la jurisprudence de l'AETR.

13. La Commission estime par conséquent que la Communauté jouit d'une compétence exclusive pour la conclusion d'un accord en vertu des articles 133, paragraphe 4, et 80, paragraphe 2, du traité CE.

4. STRUCTURE DE L'ACCORD

14. L'accord négocié reflète globalement la structure d'un accord «classique» dans le domaine de la sécurité de l'aviation, c'est-à-dire celle des «BASA», les accords bilatéraux existants dans le domaine de la sécurité de l'aviation entre les États membres et les États-Unis d'Amérique. À l'instar des BASA, l'accord repose sur la confiance mutuelle en ce qui concerne les systèmes et sur la comparaison des différences réglementaires. Il crée donc des obligations et des méthodes de coopération entre l'autorité exportatrice et l'autorité importatrice de sorte que cette

[1] Avis 1/94 de l'OMC, [1994] ECR I-5267, paragraphe 33. En vertu de cette jurisprudence, des accords de reconnaissance mutuelle pour des produits sont généralement conclus sur la base de l'article 133 CE. Voir, par exemple, la décision 1999/78/CE du Conseil, du 22 juin 1998, établissant l'accord de reconnaissance mutuelle entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique, JO L 31 du 4.2.1999

dernière puisse délivrer ses propres certificats sans avoir à renouveler tous les contrôles effectués par la première, ainsi que des procédures de règlement des différends aux fins de la modification de l'accord.

15. Les moyens d'y parvenir, c'est-à-dire de coopérer et d'accepter les résultats de certification de l'autre parte en matière de navigabilité et d'entretien (méthodes, champ d'application en termes de produits ou services et différences réglementaires, également appelées «conditions particulières» dans le jargon), sont exposés dans les annexes de l'accord. C'est sur ce point que l'accord négocié diffère des BASA existants entre les États membres et les pays tiers, dont les États-Unis d'Amérique. Dans le cas des BASA existants, les dispositions des annexes font généralement l'objet d'arrangements distincts conclus entre les autorités aéronautiques et n'ayant pas le caractère contraignant d'un traité. Ces arrangements concernent généralement les procédures de mise en œuvre en matière de maintenance (MIP) et les procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité (IPA). Dans la pratique, un BASA ne peut entrer en vigueur qu'après la définition des IPA et/ou MIP, celles-ci correspondant aux textes qui définissent les modalités de réalisation des objectifs fixés par le BASA. C'est pourquoi la Commission a insisté au cours des négociations pour que les procédures régissant l'acceptation mutuelle des résultats de certification en matière de navigabilité et d'entretien fassent partie intégrante de l'accord sous la forme d'annexes.

16. Comme dans le cas des BASA, dans le cadre desquels les procédures de mise en œuvre visent à être suffisamment souples pour en faciliter l'application courante tout en allégeant les charges administratives qui pèsent sur les autorités concernées et les entités (les différents titulaires et demandeurs de certificat placés sous le contrôle réglementaire desdites autorités), l'accord négocié prévoit la possibilité pour les parties de modifier, par la voie d'une décision du comité de surveillance bilatéral, les annexes qui reprennent largement le contenu des règles d'application de la Communauté dans les domaines de la navigabilité (règlement n° 1702/2003 de la Commission) et de la maintenance (règlement n° 2042/2003 de la Commission).

5. CONTENU DE L'ACCORD

5.1. Des droits et des obligations clairs pour les deux parties

17. L'accord ne propose pas d'aller au-delà de ce qui est autorisé par la législation applicable à chacune des parties. En ce qui concerne la Communauté européenne, la législation applicable correspond au règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne et ses mesures d'application, dont leurs éventuelles modifications.

18. Il s'ensuit que le système communautaire est entièrement pris en compte dans le projet de texte qui prévoit expressément la dissociation des tâches concernant la certification des produits aéronautiques et de leurs éléments, d'une part, et la certification des organismes participant à la conception, la production et l'entretien de ces produits et de leurs éléments, d'autre part. Cela apparaît notamment aux articles 3 (gestion exécutive), 4 (dispositions générales) et 19 (entrée en vigueur, modifications et résiliation).

5.2. Des moyens clairs pour réaliser les objectifs du mandat

19. Le projet de texte stipule que chaque partie accepte les démonstrations de conformité faites par l'autre partie dès lors qu'elles sont réalisées conformément aux dispositions des annexes (article 4, paragraphe A).

20. Le projet de texte reconnaît le droit de l'autorité réglementaire de chacune des parties de délivrer des certificats attestant la conformité avec le système de l'autre partie pour le compte de cette dernière (article 5, paragraphe A).

21. Pour veiller au maintien de la confiance mutuelle, l'accord prévoit la mise en place d'un système de coopération et de consultation continuelles supposant une coopération renforcée dans le cadre des audits et des inspections, des notifications opportunes et des consultations sur toutes les questions relevant de son champ d'application (article 6 concernant la coopération réglementaire et la transparence).

5.3. Des consultations régulières et un règlement rapide des différends

22. Le projet d'accord est destiné à fonctionner sans heurts au quotidien de façon à résoudre aussi vite que possible les problèmes techniques résultant de sa mise en œuvre.

23. À cet effet, un comité mixte est créé, le comité de surveillance bilatéral (le Comité), ainsi que des sous-comités (le comité mixte de surveillance en matière de certification et le comité mixte de surveillance en matière de maintenance), chargés de rendre compte au Comité et de contrôler l'application des annexes. Le Comité et les sous-comités assument des fonctions de consultation et de médiation visant à assurer le bon fonctionnement de l'accord, en servant d'instance de règlement des différends entre les parties [article 3 (gestion exécutive) et article 5 (annexes)].

24. Le comité de surveillance bilatéral est chargé de débattre et de décider des modifications des procédures de mise en œuvre, ainsi que de l'ajout d'une procédure de mise en œuvre à l'accord conformément au mandat.

25. Des consultations peuvent être demandées à tout moment (article 17). Les parties doivent néanmoins s'efforcer de résoudre les problèmes techniques au niveau le plus bas possible avant qu'ils ne deviennent des «différends».

5.4. Maintenir un degré élevé de confiance mutuelle

26. Afin de maintenir un degré élevé de confiance mutuelle en ce qui concerne leurs systèmes de certification de la navigabilité, la Communauté et les États-Unis d'Amérique assument certaines obligations consistant à:

- veiller à ce que leurs agents techniques et leurs autorités aéronautiques nationales assument les responsabilités qui leur incombent au titre de l'accord (article 4, paragraphe D);

- coopérer dans le domaine de l'assurance de la qualité et permettre la participation de l'autre partie aux inspections de normalisation et aux fonctions de surveillance des autorités et des entreprises (article 7);

- coopérer dans le cadre des mesures répressives liées à l'évaluation de la conformité des produits, des processus ou des services, conformément aux annexes applicables (article 8);

- procéder à des échanges d'informations en matière de sécurité, et notamment d'informations relatives aux accidents et incidents (article 9), en veillant au respect de la confidentialité des informations échangées (article 11);

- s'informer de toutes les exigences applicables (article 10) et se consulter à un stade précoce en ce qui concerne les modifications d'ordre réglementaire et organisationnel (article 15, paragraphes B et C).

5.5. Des mesures de sauvegarde fortes

27. Le projet d'accord est élaboré de façon à offrir aux parties la flexibilité nécessaire pour leur permettre de réagir immédiatement aux problèmes de sécurité ou pour relever le niveau de protection au niveau qu'elles estiment approprié pour garantir la sécurité (article 15, paragraphes A et B). Afin de permettre aux deux parties de faire face à ces situations sans compromettre la validité de l'accord, des procédures spécifiques sont prévues.

28. Cependant, dans le cas où les parties ne seraient pas en mesure d'apporter une solution satisfaisante à une situation donnée, le projet de texte de l'accord prévoit, d'une part, la possibilité de suspendre l'acceptation des constatations de l'autorité compétente contestée (article 18) et, d'autre part, des moyens et des procédures à suivre pour mettre fin à l'accord en tout ou partie (article 19, paragraphes D et F).

2007/0110 (ACC)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

concernant la signature d'un accord entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2, et son article 133, paragraphe 4, en liaison avec son article 300, paragraphe 2, premier alinéa, première phrase,

vu la proposition de la Commission[2],

considérant ce qui suit:

(1) La Commission a négocié, au nom de la Communauté, un accord avec les États-Unis d'Amérique relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile conformément à la décision du Conseil autorisant la Commission à entamer des négociations.[3]

(2) L'accord négocié par la Commission doit être signé, sous réserve de sa conclusion éventuelle à une date ultérieure.

A ARRÊTE LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La signature de l'accord entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile (ci-après dénommé «l'accord») est autorisée au nom de la Communauté, sous réserve d'une décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord. Le texte de l'accord est annexé à la présente décision.

Le président du Conseil est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à signer l'accord au nom de la Communauté, sous réserve de sa conclusion.

---

2 JOJ C du , p. .

3 SEC(2003) 1319 final du 24.11.2003

Article 2

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour pouvoir modifier ou résilier, selon le cas, les accords bilatéraux conclus avec les États-Unis, énumérés à l'appendice 1 de l'accord, à l'entrée en vigueur dudit accord.

Fait à Bruxelles,

Par le Conseil
Le Président

2007/0111 (ACC)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

concernant la conclusion d'un accord entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2, et son article 133, paragraphe 4, en liaison avec son article 300, paragraphe 2, premier alinéa, première phrase, son article 300, paragraphe 3, premier alinéa, et son article 300, paragraphe 4,

vu la proposition de la Commission[4],

considérant ce qui suit:

(1) La Commission a négocié, au nom de la Communauté, un accord avec les États-Unis d'Amérique relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile conformément à la décision du Conseil autorisant la Commission à entamer des négociations.

(2) L'accord a été signé au nom de la Communauté sous réserve de sa conclusion éventuelle à une date ultérieure, conformément à la décision …/…/CE du Conseil du …

(3) L'accord doit être approuvé.

(4) Il est nécessaire d'établir des règles de procédure pour la participation de la Communauté aux organes mixtes institués par l'accord ainsi que pour l'adoption de certaines décisions concernant notamment la modification de l'accord et de ses annexes, l'ajout de nouvelles annexes, la résiliation d'annexes particulières, les consultations et le règlement des litiges, et l'adoption de mesures de sauvegarde.

(5) Les États membres devront prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les accords bilatéraux conclus avec les États-Unis dans le même domaine soient modifiés ou résiliés, selon le cas, à la date d'entrée en vigueur de l'accord.

[4] JO C , , p. .

A ARRÊTE LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

(1) L'accord entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile est approuvé au nom de la Communauté.

(2) Le texte de l'accord est annexé à la présente décision.

(3) Le président du Conseil est autorisé par la présente à désigner la personne habilitée à établir la notification prévue à l'article 19, paragraphe 1, de l'accord.

Article 2

(1) La Communauté est représentée dans le comité de surveillance bilatéral institué par l'article 3 de l'accord par la Commission européenne, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et accompagnée des autorités aéronautiques en qualité de représentants des États membres.

(2) La Communauté est représentée dans le comité de surveillance en matière de certification prévu à l'annexe 1, paragraphe 2.1.1, de l'accord et dans le comité mixte de coordination en matière de maintenance prévu à l'annexe 2, paragraphe 3.1.1, de l'accord par l'Agence européenne de la sécurité aérienne assistée par les autorités aéronautiques directement concernées par l'ordre du jour de chaque réunion.

Article 3

(1) La Commission, après consultation du comité spécial institué par le Conseil, détermine la position à prendre par la Communauté dans le comité de surveillance bilatéral dans les matières suivantes:

– l'adoption ou la modification des règles de procédures internes du comité de surveillance bilatéral prévues à l'article 3, paragraphe B, de l'accord;

– les modifications apportées aux annexes de l'accord conformément à l'article 19, paragraphe B, de l'accord, qui sont compatibles avec la législation communautaire applicable en la matière et qui n'entraînent aucune modification de celle-ci.

(2) La Commission, après consultation du comité spécial visé au paragraphe 1, peut prendre les mesures suivantes:

– adopter des mesures de sauvegarde conformément à l'article 15, paragraphe B, de l'accord;

– demander des consultations conformément à l'article 17, paragraphe A, de l'accord;

– suspendre l'acceptation des constatations et annuler cette suspension en vertu de l'article 18 de l'accord.

(3) Le Conseil prend des décisions à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission dans les matières suivantes:

– l'adoption d'annexes supplémentaires en vertu de l'article 3, paragraphe C, point 7, et de l'article 19, paragraphe C, de l'accord;

– toute autre modification de l'accord ne relevant pas du champ d'application du paragraphe 1;

– la résiliation d'annexes particulières au sens de l'article 19, paragraphe E, de l'accord.

Article 4

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que les accords bilatéraux conclus avec les Etats-Unis, qui sont énumérés à l'appendice 1 de l'accord, soient modifiés ou résiliés, selon le cas, à l'entrée en vigueur dudit accord.

Fait à Bruxelles,

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE

ACCORD ENTRE

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

ET

LA COMMUNAUTE EUROPÉENNE

relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA COMMUNAUTE EUROPÉENNE (ci-après dénommés «les Parties»),

Désireux de tirer parti de décennies de coopération transatlantique dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et des agréments et essais dans le domaine de l'environnement;

Déterminés à améliorer la relation de coopération instaurée de longue date entre l'Europe et les États-Unis afin de garantir un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile à l'échelle mondiale et de réduire la charge financière supportée par l'industrie et les exploitants de l'aviation due à des contrôles réglementaires redondants;

Résolus à garantir le maintien de la sécurité opérationnelle du parc aérien et des échanges d'informations opportuns sur les aéronefs en service;

Résolus à mettre en place un système complet de coopération réglementaire dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et des agréments et essais dans le domaine de l'environnement sur la base d'une communication permanente et de la confiance mutuelle; et

Reconnaissant les droits et obligations des États-Unis et des États membres de la Communauté européenne (les «États membres») au titre de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 (la «convention de Chicago») et ses annexes;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Article premier

Définitions

Aux fins du présent accord, on entend par:

A. «agrément de navigabilité»: la constatation que la conception ou la modification de la conception d'un produit aéronautique civil répond aux normes applicables ou qu'un produit aéronautique est conforme à une conception qui a été jugée satisfaire à ces normes et est en état d'être utilisé en sécurité;

B. «autorité aéronautique»: une agence ou entité gouvernementale d'un État membre de l'Union européenne qui exerce, pour le compte de la Communauté européenne, le contrôle légal à l'égard des entités réglementées et en détermine la conformité aux normes, règlements et autres exigences applicables sur le territoire de la Communauté européenne;

C. «produit aéronautique civil»: tout aéronef, moteur d'aéronef à usage civil et toute hélice ou appareil, pièce ou composant destiné à y être installé;

D. «agrément environnemental»: la constatation que la conception ou la modification de la conception d'un produit aéronautique civil répond aux normes applicables en ce qui concerne le bruit, les pertes de carburant en vol ou les émissions de gaz d'échappement;

E. «essais environnementaux»: un processus par lequel la conception ou la modification de la conception d'un produit aéronautique civil est évaluée sur le plan de sa conformité aux normes et procédures applicables en ce qui concerne le bruit, les pertes de carburant en vol ou lesémissions de gaz d'échappement;

F. «agent technique»: pour les États-Unis, l'Administration fédérale de l'aviation (FAA), et, pour la Communauté européenne, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA);

G. «maintenance»: la réalisation d'une ou plusieurs des actions suivantes: inspection, révision, réparation, préservation ou remplacement de pièces, équipements, appareillages ou composants d'un produit aéronautique civil de manière à garantir la navigabilité continue du produit; ou l'installation de changements ou modifications approuvés au préalable, réalisée conformément aux exigences fixées par l'agent technique concerné;

H. «surveillance»: la surveillance périodique effectuée afin de déterminer si les normes appropriées sont toujours respectées;

I. «entité réglementée»: toute personne physique ou morale dont les activités dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et des agréments et essais dans le domaine de l'environnement sont soumises aux dispositions législatives et réglementaires de l'une des Parties ou des deux Parties.

Article 2

Objectif et champ d'application

A. Les objectifs du présent accord sont les suivants:

(1) permettre l'acceptation réciproque, selon les modalités définies dans les annexes du présent accord, des démonstrations de conformité et des agréments délivrés par les agents techniques et les autorités aéronautiques;

(2) promouvoir un degré élevé de sécurité dans le transport aérien;

(3) garantir le maintien d'un niveau élevé en matière de coopération réglementaire et d'harmonisation entre les États-Unis et la Communauté européenne dans les domaines visés au paragraphe B.

B. La coopération prévue par le présent accord concerne:

(1) les agréments de navigabilité et la surveillance des produits aéronautiques civils;

(2) les agréments et essais environnementaux des produits aéronautiques civils;

(3) et les agréments et la surveillance des installations de maintenance.

C. Les Parties peuvent s'entendre sur des domaines de coopération supplémentaires en modifiant par écrit le présent accord conformément à l'article 19.

Article 3

Gestion exécutive

A. Les Parties créent un comité de surveillance bilatéral (le «Comité») qui, chargé de veiller au bon fonctionnement du présent accord, se réunit à intervalles réguliers pour en évaluer l'efficacité de la mise en œuvre.

B. Le Comité est composé de représentants:

des États-Unis d'Amérique, et plus particulièrement de l'Administration fédérale de l'aviation (assurant la coprésidence), et

de la Communauté européenne, et plus particulièrement de la Commission européenne (assurant l'autre coprésidence) assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et accompagnée des autorités aéronautiques.

Le Comité peut inviter des experts spécialisés dans un domaine particulier à participer à ces travaux sur une base ad hoc. Le Comité peut créer des groupes de travail techniques et en surveiller les travaux. Le Comité élabore et adopte des procédures internes. Toutes les décisions du Comité sont prises par consensus, chaque Partie ayant une voix. Ces décisions sont rédigées par écrit et signées par les représentants des Parties au Comité.

C. Le Comité peut examiner toute question liée au fonctionnement du présent accord. En particulier, il est chargé de:

(1) traiter les différends selon les modalités prévues à l'article 17;

(2) modifier, s'il y a lieu, les annexes conformément à l'article 19, paragraphe B;

(3) servir d'instance de discussion sur les problèmes qui pourraient se poser ainsi que sur les changements susceptibles d'affecter la mise en œuvre du présent accord;

(4) servir d'instance de discussion sur les approches communes en matière de sécurité et les questions environnementales relevant du champ d'application du présent accord, ainsi que d'instance d'échanges d'informations réguliers sur les préoccupations que suscite la sécurité de l'aviation, et notamment de consultation sur les propositions de nouvelles mesures de sécurité et les propositions de modifications des mesures existantes;

(5) servir d'instance de discussion précoce sur les projets de textes réglementaires et législatifs de l'une ou l'autre Partie;

(6) communiquer des informations sur les changements organisationnels planifiés;

(7) adopter, le cas échéant, des annexes supplémentaires;

(8) soumettre, s'il y a lieu, aux Parties des propositions de modification du présent accord.

Article 4

Dispositions générales

A. Chaque Partie accepte les démonstrations de conformité et les approbations réalisées par l'agent technique de l'autre Partie et, dans le cas des États-Unis, celles qui sont réalisées par les autorités aéronautiques, conformément aux conditions énoncées dans les annexes du présent accord.

B. Sauf indication contraire dans les annexes du présent accord, celui-ci ne suppose pas l'acceptation ou la reconnaissance réciproque des normes ou règlements techniques des Parties.

C. Les Parties reconnaissent l'équivalence de leurs systèmes de délégation au profit d'entités désignées ou réglementées existant à la date d'entrée en vigueur du présent accord aux fins du respect de leurs exigences légales respectives. Les Parties accordent aux démonstrations de conformité réalisées par ces entités désignées ou réglementées conformément aux dispositions des annexes la même validité qu'à celles qui sont réalisées directement par un agent technique ou une autorité aéronautique. Les systèmes de délégation mis en place après la date d'entrée en vigueur du présent accord font l'objet de mesures de confiance.

D. Les Parties veillent à ce que leurs agents techniques et leurs autorités aéronautiques assument les responsabilités qui leur incombent au titre du présent accord, dont ses annexes.

E. Dans le cas où le titulaire d'un agrément de conception cède son agrément à une autre entité, l'agent technique responsable de cet agrément de conception informe sans délai l'autre agent technique de la cession.

F. Le présent accord, dont ses annexes, a force obligatoire à l'égard des deux Parties.

Article 5

Annexes

A. En ce qui concerne les questions relevant du champ d'application de l'article 2, paragraphe B, points 1, 2 et 3, les Parties reconnaissent que leurs normes, règles, pratiques et procédures dans le domaine de l'aviation civile sont suffisamment compatibles pour permettre l'acceptation réciproque des approbations et des démonstrations de conformité avec les normes convenues réalisées par une Partie pour le compte de l'autre conformément aux annexes. Les Parties reconnaissent également que leurs systèmes d'aviation civile présentent des différences techniques qui sont traitées dans les annexes.

B. En ce qui concerne les questions ajoutées au champ d'application de l'article 2, paragraphe B, conformément à l'article 2, paragraphe C, les Parties ou leurs représentants au Comité élaborent de nouvelles annexes énonçant les conditions de l'acceptation réciproque des approbations et des démonstrations de conformité, dès lors qu'ils ou elles reconnaissent que les normes, règles, pratiques et procédures des Parties dans le domaine de l'aviation civile sont suffisamment compatibles dans ces domaines de coopération ajoutés pour permettre l'acceptation des approbations et des démonstrations de conformité avec les normes convenues réalisées par une Partie pour le compte de l'autre.

C. Chacune des annexes comporte au minimum:

(1) des dispositions visant à instaurer et préserver la confiance dans l'aptitude technique des agents techniques et des autorités aéronautiques concernées de chacune des Partie à réaliser des constatations et démonstrations pour le compte de l'autre Partie;

(2) des procédures d'acceptation des approbations et des démonstrations de conformité faites par des autorités aéronautiques spécifiques et des procédures de suspension de cette acceptation;

(3) une définition du champ d'application de l'acceptation des approbations et des démonstrations de conformité entre les Parties;

(4) des dispositions prévoyant des consultations techniques entre les agents techniques;

(5) des dispositions prévoyant la création d'organes de coordination conjoints, s'il y a lieu;

(6) des dispositions autorisant les agents techniques à élaborer et adopter des procédures de mise en œuvre technique.

Article 6

Coopération réglementaire et transparence

A. Les agents techniques définissent et adoptent des procédures de coopération réglementaire dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et des agréments et essais dans le domaine de l'environnement, en tenant compte des lignes directrices applicables en matière de coopération réglementaire entre les Parties. Ces procédures prévoient la possibilité de consulter et de faire participer autant que possible des experts issus de l'industrie, des autorités aéronautiques et de l'agent technique d'une Partie aux premières phases de l'élaboration par l'autre Partie de textes réglementaires portant sur l'aviation civile.

B. Sous réserve de la disponibilité de fonds, les Parties veillent au maintien de la coopération transatlantique dans le cadre des initiatives importantes relatives à la sécurité de l'aviation.

Article 7

Coopération dans le cadre des activités d'assurance de la qualité et des inspections de normalisation

Afin de favoriser le maintien de la compréhension mutuelle des systèmes réglementaires de chacune des Parties dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et leur compatibilité, chaque agent technique peut participer aux activités de l'autre en matière d'assurance de la qualité interne ainsi qu'à ses inspections de normalisation liées à ses fonctions d'accréditation et de surveillance, selon les modalités énoncées dans les annexes.

Article 8

Coopération en matière répressive

Les Parties s'engagent, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables, à coopérer et à s'entraider, par le biais de leurs agents techniques ou de leurs autorités aéronautiques selon le cas, dans le cadre de toute enquête ou procédure

d’exécution portant sur une allégation ou suspicion de violation des dispositions législatives et réglementaires relevant du champ d’application du présent accord. En outre, les Parties s’informent sans délai de toute enquête touchant à leurs intérêts mutuels.

Article 9

Échanges de données en matière de sécurité

Les Parties s’engagent, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables:

A. à se transmettre, sur demande et en temps utile, les informations dont disposent leurs agents techniques en ce qui concerne les accidents ou incidents impliquant des produits aéronautiques civils ou des entités réglementées ; et

B. à s’échanger d’autres informations en matière de sécurité conformément aux procédures élaborées par les agents techniques.

Article 10

Exigences, procédures et documents d’orientation applicables

Les Parties s’engagent à s’informer de l’ensemble des exigences, procédures et documents d’orientation applicables dans les domaines couverts par le présent accord.

Article 11

Protection des informations à caractère confidentiel et demandes d’informations

A. Les Parties reconnaissent que les informations relatives au présent accord communiquées par une entité réglementée ou par une Partie peuvent comporter des renseignements faisant l’objet d’un droit de propriété intellectuelle, des secrets industriels et commerciaux, des informations professionnelles confidentielles, des données exclusives ou d’autres données confidentielles dont dispose cette entité réglementée ou une autre personne (informations restreintes). À moins que la loi ne l’y oblige, aucune des Parties ne peut copier des informations identifiées comme restreintes, ni les diffuser ou divulguer si ce n’est à l’un de ses propres employés, sans l’accord préalable et écrit de la personne ou de l’entité ayant un intérêt à ce que les informations restreintes restent confidentielles.

B. Pour autant que la Communauté européenne partage des informations restreintes avec une autorité aéronautique ou une entité chargée d’enquêter sur des accidents et incidents qui se produisent dans l’aviation civile, la Communauté européenne traite ces informations restreintes comme des documents sensibles et veille à ce que l’autorité aéronautique ou l’entité en question s’abstienne de copier ces informations et de les

diffuser ou divulguer si ce n'est à l'un de ses propres employés, sans l'accord préalable et écrit de la personne ou de l'entité ayant un intérêt à ce que les informations restreintes restent confidentielles.

C. Les demandes du public concernant des informations visées au paragraphe A du présent article, dont les demandes d'accès à des documents, sont traitées conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables à l'égard de la Partie qui les reçoit. Un agent technique qui reçoit une demande d'informations de la part de l'autre Partie ou de ses entités réglementées consulte l'agent technique de l'autre Partie avant de transmettre les informations demandées. Les agents techniques s'entraident autant que de besoin pour répondre à ces demandes d'informations.

Article 12

Applicabilité

Sauf dispositions contraires des annexes du présent accord, celui-ci s'applique, d'une part, au système réglementaire américain dans le domaine de l'aviation civile tel qu'il s'applique sur le territoire des États-Unis d'Amérique et, d'autre part, au système réglementaire communautaire dans le domaine de l'aviation civile tel qu'il s'applique sur les territoires dans lesquels le traité instituant la Communauté européenne est d'application et selon les conditions fixées par ce traité (ou tout instrument qui pourrait lui succéder).

Article 13

Accès libre

Aux fins de la surveillance et des inspections, l'agent technique et les autorités aéronautiques de chaque Partie aident l'agent technique de l'autre Partie à parvenir à accéder librement aux entités réglementées placées sous leur responsabilité.

Article 14

Honoraires

Les Parties s'efforcent de garantir que les honoraires facturés par leurs agents techniques aux demandeurs et aux entités réglementées au titre des services de certification et d'approbation visés par le présent accord sont justes, raisonnables et proportionnés aux services.

Article 15

Préservation de l'autorité réglementaire

Le présent accord ne saurait en aucun cas être interprété comme limitant le pouvoir d'une Partie de:

A. déterminer, au travers de ses mesures législatives, réglementaires et administratives, le niveau de protection qu'elle juge approprié dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et des agréments et essais dans le domaine de l'environnement;

B. prendre toutes les mesures appropriées et immédiates qui s'imposent pour supprimer ou minimiser les dérogations aux règles de sécurité. Si l'une ou l'autre des Parties prend une mesure qui affecte les activités relevant du champ d'application du présent accord, elle en informe l'autre Partie par l'intermédiaire d'un agent technique ou d'une autorité aéronautique dans les plus brefs délais et, au plus tard, 15 jours après l'adoption de la mesure en question;

C. apporter des modifications à ses règlements, procédures ou normes et de les appliquer à l'égard de ses entités réglementées. Si ces modifications sont susceptibles d'affecter la mise en œuvre du présent accord, l'une ou l'autre des Parties, ou son agent technique, peut déposer, en vertu de l'article 17, une demande de consultations en vue de modifier le présent accord. Quel que soit le résultat de ces consultations, le présent accord ne saurait en aucun cas empêcher la Partie concernée de réaliser les modifications et de les appliquer à l'égard de ses entités réglementées.

Article 16

Autres accords

A. Sauf indication contraire dans les annexes du présent accord, les droits et obligations énoncés dans tout accord que l'une ou l'autre des Parties peut avoir conclu avec un tiers n'ont aucun effet sur l'autre Partie au présent accord.

B. Dès l'entrée en vigueur du présent accord, les États-Unis d'Amérique prennent les mesures nécessaires, et la Communauté européenne s'assure, en vertu du traité instituant la Communauté européenne, que les États membres de l'Union européenne prennent les mesures nécessaires pour modifier ou résilier, selon le cas, les accords bilatéraux conclus entre les États-Unis et les différents États membres de l'Union européenne dont la liste est reprise dans l'appendice 1.

C. Sauf dispositions contraires des annexes, les démonstrations de conformité et les approbations valables à la date d'entrée en vigueur du présent accord et acceptées au préalable par les États-Unis ou un État membre de l'Union européenne au titre d'un des accords bilatéraux relatifs à la sécurité de l'aviation ou à la navigabilité dont la liste est reprise dans l'appendice 1 sont jugées valables par les Parties au présent accord dans les conditions fixées dans lesdits accords bilatéraux, jusqu'à leur remplacement ou annulation.

Article 17

Consultations et règlement des différends

A. L'une ou l'autre des Parties peut déposer une demande de consultations avec l'autre Partie sur toute question liée au présent accord. L'autre Partie y répond sans délai, les consultations devant être engagées à une date convenue d'un commun accord entre les Parties dans un délai de 45 jours.

B. Les agents techniques des Parties s'efforcent de régler les différends qui pourraient les opposer en ce qui concerne leur coopération au titre du présent accord en engageant des consultations conformément aux dispositions énoncées dans les annexes du présent accord.

C. Dans le cas où les agents techniques ne peuvent pas régler un différend conformément au paragraphe B, l'un ou l'autre d'entre eux peut soumettre le différend au Comité qui engage une consultation sur la question.

Article 18

Suspension de l'acceptation des constatations

A. Dans le cas où les consultations prévues à l'article 17 ne permettent pas de régler un différend portant sur des démonstrations de conformité et des approbations, l'une ou l'autre des Parties peut notifier à l'autre Partie son intention de suspendre l'acceptation des démonstrations de conformité et des approbations sur lesquelles porte le différend. Cette notification se fait par écrit et expose les raisons justifiant la suspension.

B. La suspension prend effet 30 jours après la date de la notification sauf si, avant le terme de ce délai, la Partie à l'origine de la suspension informe l'autre Partie par écrit qu'elle retire sa notification. La suspension n'affecte pas la validité des démonstrations de conformité, certifications et approbations réalisées par l'agent technique ou l'autorité aéronautique de la Partie en question avant la date d'effet de la suspension. Toute suspension devenue effective peut être annulée avec effet immédiat par un échange de correspondance écrite entre les Parties.

Article 19

Entrée en vigueur, modifications et résiliation

A. Le présent accord, dont ses annexes, entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de l'échange, entre les Parties, de notes diplomatiques confirmant l'achèvement de leurs procédures respectives permettant l'entrée en vigueur du présent accord.

B. Le présent accord peut être modifié par écrit d'un commun accord entre les Parties. Ces modifications entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de l'échange, entre les Parties, de notes diplomatiques confirmant l'achèvement de leurs procédures respectives permettant l'entrée en vigueur du présent accord ou des modifications de celui-ci. Les annexes peuvent être modifiées par une décision du Comité.

C. Les annexes élaborées par le Comité après la date d'entrée en vigueur du présent accord entrent en vigueur sur décision du Comité.

D. Le présent accord reste en vigueur jusqu'à sa résiliation par l'une des Parties. La résiliation prend effet dans les soixante jours suivant sa notification écrite par l'une des Parties à l'autre Partie. La résiliation concerne également les modifications du présent accord et l'ensemble de ses annexes. Elle n'affecte pas la validité des certificats et autres agréments délivrés par les Parties au titre du présent accord, dont ses annexes.

E. Les différentes annexes de l'accord peuvent être résiliées par l'une ou l'autre des Parties. La résiliation d'une annexe prend effet dans les soixante jours suivant sa notification écrite par l'une des Parties à l'autre Partie, à moins que cette notification n'ait été retirée. En cas de résiliation d'une ou plusieurs annexes, les annexes restantes restent en vigueur, étant néanmoins entendu que les Parties se consultent quant au maintien des parties restantes de l'accord. À défaut de consensus à cet égard, le présent accord peut être résilié par l'une ou l'autre des Parties, auquel cas la résiliation prend effet dans les soixante jours suivant sa notification écrite par l'une des Parties à l'autre Partie.

F. Suite à la notification de résiliation du présent accord dans son intégralité ou d'une ou plusieurs de ses annexes, les Parties continuent de satisfaire aux obligations qui leur incombent au titre du présent accord et de ses annexes jusqu'à la date effective de la résiliation.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

Fait à _____, le _____ 2007, en double exemplaire, dans les langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque. En cas de divergences d'interprétation entre les différentes versions linguistiques, le texte anglais l'emporte.

POUR LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE POUR LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE:

APPENDICE 1

Pays	**Accords bilatéraux**
Allemagne	Accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signé à Milwaukee le 23 mai 1996. Procédures de mise en œuvre visant l'approbation de conception, les activités de production, l'agrément de navigabilité pour exportation, les activités post-approbation de conception et l'assistance technique entre les autorités en vertu de l'accord entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne pour la promotion de la sécurité de l'aviation, révision 1, signées le 3 juin 2002. Procédures de mise en œuvre des dispositions sur la maintenance de l'accord entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signées le 6 juin 1997.
Autriche	Accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signé à Vienne le 14 janvier 1997. Accord sous forme d'échange de lettres concernant l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité des aéronefs importés, signé à Washington le 30 avril 1959.
Belgique	Accord sous forme d'échange de lettres concernant l'acceptation réciproque des certifications de navigabilité, signé à Bruxelles les 12 février et 14 mai 1973.
Danemark	Accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signé à Copenhague le 6 novembre 1998. Accord sous forme d'échange de lettres concernant l'acceptation réciproque des certifications de navigabilité, signé à Washington le 6 janvier 1982.
Espagne	Accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signé à Washington le 23 septembre 1999. Accord sous forme d'échange de lettres concernant l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité des aéronefs importés, tel que modifié, signé à Madrid le 23 septembre 1957.

Finlande	Accord pour la promotion de la sécurité aérienne, signé à Helsinki le 2 novembre 2000. Accord sous forme d'échange de lettres concernant l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité des planeurs civils et des équipements d'aéronefs civils importés, signé à Washington le 7 mars 1974.
France	Accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signé à Paris le 14 mai 1996. Procédures de mise en œuvre visant l'approbation de conception, les activités de production, l'agrément de navigabilité pour exportation, les activités post-approbation de conception et l'assistance technique entre les autorités en vertu de l'accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement de la République française, signées le 24 août 2001. Procédures de mise en œuvre des dispositions sur la maintenance de l'accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement de la République française, signées le 14 mai 1996.
Irlande	Accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signé à Dublin le 5 février 1997. Procédures de mise en œuvre des dispositions sur la maintenance de l'accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement irlandais, signées le 5 février 1999. 20 avril 1999
Italie	Accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signé à Rome le 27 octobre 1999. Procédures de mise en œuvre visant l'approbation de conception, les activités de production, l'agrément de navigabilité pour exportation, les activités post-approbation de conception et l'assistance technique entre les autorités en vertu de l'accord entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement de la République italienne pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signées le 4 juin 2002.
Pays-Bas	Accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signé à La Haye le 13 septembre 1995. Procédures de mise en œuvre visant l'approbation de conception, les

	activités de production, l'agrément de navigabilité pour exportation, les activités post-approbation de conception et l'assistance technique entre les autorités en vertu de l'accord entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement des Pays-Bas pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signées le 3 juin 2002.
Pologne	Accord sous forme d'échange de lettres concernant l'acceptation réciproque de la navigabilité des produits aéronautiques civils importés, tel que modifié, signé à Washington le 8 novembre 1976.
République tchèque	Modalités de fonctionnement fixées entre l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) et l'Inspection de l'aviation civile de la République tchèque en matière d'approbation de conception, de certification de la navigabilité, de maintien de la navigabilité, de coopération mutuelle et d'assistance technique en vertu de l'accord entre les États-Unis et la Tchécoslovaquie, signées le 29 janvier 1996. Accord sous forme d'échange de lettres entre les États-Unis et la Tchécoslovaquie concernant l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité des aéronefs importés, signé à Prague les 1er et 21 octobre 1970.
Roumanie	Accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signé à Bucarest le 10 septembre 2002. Accord sous forme d'échange de lettres concernant l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité des planeurs civils importés, signé à Washington le 7 décembre 1976. (*Remarque: les États-Unis ont demandé la résiliation de cet accord en février 2007. La notification des États-Unis et la réponse de la Roumanie vaudront résiliation.*) Procédures de mise en œuvre visant l'approbation de conception, les activités de production, l'agrément de navigabilité pour exportation, les activités post-approbation de conception et l'assistance technique entre les autorités en vertu de l'accord entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement de la Roumanie pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signées le 24 septembre 2002.
Royaume-Uni	Accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signé à Londres le 20 décembre 1995. Procédures de mise en œuvre visant l'approbation de conception, les activités de production, l'agrément de navigabilité pour exportation, les activités post-approbation de conception et l'assistance technique entre les autorités en vertu de l'accord entre le gouvernement des États-Unis

	d'Amérique et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signées le 23 mai 2002. Procédures de mise en œuvre des dispositions concernant les simulateurs de vol de l'accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation du 20 décembre 1995 entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, révision 1, signées le 6 octobre 2005.
Suède	Accord pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signé à Stockholm le 9 février 1998. Procédures de mise en œuvre visant l'approbation de conception, les activités de production, l'agrément de navigabilité pour exportation, les activités post-approbation de conception et l'assistance technique entre les autorités en vertu de l'accord entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement du Royaume de Suède pour la promotion de la sécurité de l'aviation, signées le 3 juin 2002.

ANNEXE 1:

CERTIFICATION EN MATIÈRE DE NAVIGABILITÉ ET D'ENVIRONNEMENT

1. CHAMP D'APPLICATION

1.1 La présente annexe couvre, d'une part, l'acceptation réciproque des démonstrations de conformité, des approbations et de la documentation et, d'autre part, l'assistance technique en ce qui concerne:

(a) la navigabilité et le maintien de la navigabilité des produits aéronautiques civils (ci-après dénommés les «produits»); et

(b) le bruit, les fuites de carburant en vol et les émissions de gaz d'échappement.

1.2 Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'accord, chacune des Parties accepte les constatations réalisées par l'autre Partie dans le cadre des systèmes des agents techniques ou des autorités aéronautiques, sous réserve des dispositions de la présente annexe ainsi que, le cas échéant, des procédures de mise en œuvre technique conclues par les agents techniques.

2. COMITÉ MIXTE DE COORDINATION

2.1 Composition

2.1.1 Un comité mixte de coordination technique, dénommé comité de surveillance en matière de certification, responsable devant le comité de surveillance bilatéral, est institué sous la direction conjointe des agents techniques. Il se compose de représentants de chaque agent technique, responsables en matière de certification de navigabilité et environnementale, de gestion de la qualité et d'élaboration de la réglementation.

2.1.2 La direction conjointe peut inviter d'autres participants afin de faciliter l'accomplissement du mandat du comité de surveillance en matière de certification.

2.2 Mandat

2.2.1 Le comité de surveillance en matière de certification se réunit à intervalles réguliers pour garantir le bon fonctionnement et la mise en œuvre de la présente annexe. Ses fonctions consistent notamment à:

(a) définir, approuver et réviser les procédures de mise en œuvre technique;

(b) échanger des informations sur les grands problèmes de sécurité et élaborer des plans d'action pour lutter contre ces problèmes;

(c) veiller à l'application cohérente de la présente annexe;

(d) résoudre les problèmes techniques relevant des responsabilités des agents techniques et examiner les autres problèmes techniques qui ne peuvent être résolus à un plus bas niveau;

(e) concevoir des moyens efficaces de coopération, d'assistance et d'échanges informations en ce qui concerne les normes en matière d'environnement et de sécurité, ainsi que les systèmes de certification, de gestion de la qualité et de normalisation;

(f) gérer la liste des autorités aéronautiques qui figure dans l'appendice I de la présente annexe en fonction des décisions prises par le comité de surveillance bilatéral;

(g) proposer des modifications de la présente annexe au comité de surveillance bilatéral.

2.2.2 Le comité de surveillance en matière de certification rend compte des problèmes non résolus au comité de surveillance bilatéral et veille à la mise en œuvre des décisions adoptées par le comité de surveillance bilatéral concernant la présente annexe.

3. MISE EN ŒUVRE

3.1 Généralités

3.1.1 Les agents techniques élaborent des procédures de mise en œuvre technique en vue de la mise en œuvre de la présente annexe, en tenant compte des différences entre les systèmes de certification de navigabilité et environnementale des Parties.

3.1.2 L'agent technique et, le cas échéant, l'autorité aéronautique de l'une ou l'autre Partie appuient les demandes déposées par l'agent technique et, le cas échéant, l'autorité aéronautique de l'autre Partie pour accéder aux données sous le contrôle réglementaire de l'autre agent technique et, le cas échéant, de l'autre autorité aéronautique, afin de réaliser les activités prévues par la présente annexe.

3.2 Agréments de conception

3.2.1 L'agent technique américain exécute les fonctions de l'État de conception qui incombent aux États-Unis au titre de l'annexe 8 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 («la convention de Chicago») pour ce qui concerne les entités réglementées qui relèvent de sa compétence.

3.2.2 L'agent technique communautaire exécute, pour le compte des États membres de l'Union européenne, les fonctions de l'État de conception qui leur incombent au titre de l'annexe 8 de la convention de Chicago pour ce qui concerne les entités réglementées qui relèvent de sa compétence.

3.2.3 Pour bénéficier de l'acceptation réciproque au titre du présent accord:

(a) l'EASA joue le rôle de l'autorité de certification et n'accepte que les demandes de certification déposées par des demandeurs établis sur le territoire de la Communauté européenne en vue de l'approbation initiale de leur conception, de modifications de leur conception ou de données de réparation; et

(b) la FAA joue le rôle de l'autorité de certification et n'accepte que les demandes de certification déposées par des demandeurs établis sur le territoire des États-Unis en vue de l'approbation initiale de leur conception, de modifications de leur conception ou de données de réparation.

3.2.4 Chaque agent technique suit un processus de validation pour approuver:

(a) la conception des aéronefs, moteurs d'aéronefs, hélices et équipements;

(b) les certificats de type supplémentaires;

(c) certaines modifications de conception majeures, telles que définies dans les procédures de mise en œuvre technique; et

(d) les modifications acoustiques et les modifications des émissions

qui ont été ou sont en passe d'être approuvées par l'agent technique de l'autre Partie dans l'exercice des fonctions de l'État de conception. Le processus de validation, tel qu'il est défini dans les procédures de mise en œuvre technique, repose autant que possible sur les évaluations techniques, les essais, les inspections et les certifications de conformité réalisés par l'autre agent technique. La base de la certification de navigabilité élaborée au cours du processus de validation d'un aéronef, d'un moteur d'aéronef ou d'une hélice utilise les normes ou codes de navigabilité en vigueur à la date de l'exécution par l'agent technique des fonctions de l'État de

conception. La base de la certification environnementale est définie d'après les dates d'application prescrites dans les procédures de mise en œuvre technique.

3.2.5 Les agents techniques veillent à se communiquer, au cours du processus de validation, les informations relatives aux exigences opérationnelles qui influent sur la conception. Les autorités aéronautiques tiennent ces informations à la disposition de l'EASA.

3.2.6 Le cas échéant, les agents techniques peuvent également utiliser un processus de certification conjointe. La certification conjointe est une forme de validation alternative convenue d'un commun accord entre le demandeur et les deux agents techniques, telle que définie dans les procédures de mise en œuvre technique. La certification conjointe convient particulièrement lorsque les composants d'un produit nouveau sont conçus par une entité réglementée établie sur le territoire de l'autre Partie. Dans le cadre de la certification conjointe, les démonstrations de conformité sont censées être réalisées localement par l'agent technique de l'autre Partie.

3.2.7 Puisque les systèmes réglementaires des Parties concernant les pièces, les données de conception de réparation et les modifications de conception autres que celles visées au point 3.2.4 sont jugés être suffisamment comparables pour ne pas exiger la délivrance d'un agrément distinct par l'agent technique ou l'autorité aéronautique de la Partie importatrice, l'agent technique importateur accepte les pièces, les données de conception de réparation et les modifications de conception qui ont déjà été approuvées ou acceptées par l'agent technique de l'autre Partie dans l'exercice des fonctions de l'État de conception. Les procédures de mise en œuvre technique précisent les circonstances dans lesquelles la délivrance d'un agrément distinct par l'agent technique importateur s'impose.

3.2.8 Les attestations liées aux agréments de conception, dont les informations relatives au niveau de bruit et au niveau des émissions, sont définies dans les procédures de mise en œuvre technique.

3.2.9 Dans le cas où le titulaire d'un agrément de conception cède son agrément à une autre entité, l'agent technique responsable dudit agrément en informe sans délai l'autre agent technique. Les agents techniques définissent des procédures visant à faciliter la cession de certificats entre les entités réglementées des Parties dans les procédures de mise en œuvre technique.

3.2.10 L'EASA accepte les procédures de certification des États-Unis en tant qu'alternative acceptable aux exigences imposées par la Communauté européenne pour démontrer les capacités d'un demandeur.

3.3 Maintien de la navigabilité

3.3.1 Les agents techniques s'engagent à prendre des mesures pour remédier aux problèmes de sécurité des produits qu'ils ont certifiés. Les agents techniques s'échangent les informations sur les défaillances, dysfonctionnements et défauts qu'ils reçoivent de la part de leurs titulaires de certificat pour se soutenir dans le cadre de leurs recherches sur les problèmes de fonctionnement ou autres problèmes potentiels de sécurité. Ces échanges d'informations entre les agents techniques sont réputés satisfaire à l'obligation incombant à chaque titulaire d'agrément de rendre compte des défaillances, dysfonctionnements et défauts à l'agent technique de l'autre Partie en vertu de la législation qui s'applique à cette dernière. Les mesures visant à remédier aux problèmes de sécurité et les échanges d'informations en matière de sécurité sont définis dans les procédures de mise en œuvre technique.

3.3.2 Sauf notification contraire de l'agent technique de l'une ou l'autre des Parties:

(a) la FAA exécute les fonctions de l'État de conception en matière de maintien de la navigabilité qui incombent aux États-Unis au titre de l'annexe 8 de la convention de Chicago pour ce qui concerne les aéronefs, les moteurs d'aéronef, les hélices et les équipements pendant toute leur durée de vie;

(b) l'EASA exécute, pour le compte des États membres de l'Union européenne, les fonctions de l'État de conception en matière de maintien de la navigabilité qui leur incombent au titre de l'annexe 8 de la convention de Chicago pour ce qui concerne les aéronefs, les moteurs d'aéronef, les hélices et les équipements pendant toute leur durée de vie.

3.3.3 La FAA exécute les fonctions de l'État de fabrication qui incombent aux États-Unis au titre de l'annexe 8 de la convention de Chicago pour ce qui concerne les aéronefs, les moteurs d'aéronef, les hélices et les équipements, pendant toute la durée de vie des produits relevant de sa compétence. Les autorités aéronautiques et, le cas échéant, l'EASA exécutent les fonctions de l'État de fabrication qui incombent aux États membres de l'Union européenne au titre de l'annexe 8 de la convention de Chicago pour ce qui concerne les aéronefs, les moteurs d'aéronef, les hélices et les équipements, pendant toute la durée de vie des produits relevant de sa compétence. Les mesures visant à remédier aux problèmes de sécurité sont définies dans les procédures de mise en œuvre technique.

3.3.4 Toute modification d'un certificat délivré par l'agent technique de l'une ou l'autre des Parties en ce qui concerne son titulaire ou la navigabilité est communiquée en temps utile à l'autre agent technique.

3.4 Production

3.4.1 Les agents techniques et, le cas échéant, les autorités aéronautiques délivrent, sur la base d'un système d'inspection/de contrôle de la qualité de la production acceptable, des agréments de production aux fabricants visés par leur propre système réglementaire dès lors qu'ils participent à l'exportation d'aéronefs, de moteurs d'aéronef, d'hélices, d'équipements ou de pièces à destination de l'autre Partie. Ces agréments de production garantissent que l'ensemble des aéronefs, moteurs d'aéronef, hélices, équipements et pièces sont conformes à la conception approuvée de la Partie importatrice, qu'ils ont fait l'objet d'un contrôle opérationnel s'il y a lieu et qu'ils sont en état d'être exploités de manière sûre au moment de l'exportation.

3.4.2 Puisque les systèmes réglementaires des Parties sont jugés êtres suffisamment comparables en matière de production, l'agent technique ou l'autorité aéronautique de la Partie importatrice ne délivre pas son propre agrément de production aux fabricants réglementés par la Partie exportatrice.

3.4.3 L'agent technique et, le cas échéant, les autorités aéronautiques de chaque Partie reconnaissent les agréments de production délivrés par l'agent technique ou les autorités aéronautiques de l'autre Partie, et notamment:

(a) les agréments de production délivrés pour ou élargis à la fabrication d'aéronefs, de moteurs d'aéronef, d'hélices, d'équipements ou de pièces sur leur propre territoire; ainsi que pour la fabrication d'aéronefs, de moteurs d'aéronef, d'hélices ou de pièces en dehors de leur territoire; et

(b) les agréments de production délivrés pour la fabrication d'aéronefs, de moteurs d'aéronef, d'hélices ou de pièces, sur la base d'un accord de licence ou d'un arrangement approprié entre le fabricant et le titulaire d'un agrément de conception sur le territoire de l'autre Partie ou d'un pays tiers. Lorsqu'un accord de licence pour la production d'un aéronef, d'un moteur d'aéronef ou d'une hélice répartit les responsabilités de l'État de conception et de l'État de fabrication entre les deux Parties, la FAA et l'EASA, ou une autorité aéronautique s'il y a lieu, concluent un arrangement de travail.

3.4.4 L'agent technique et, le cas échéant, les autorités aéronautiques de chaque Partie exécutent leurs obligations réglementaires respectives en matière de surveillance des fabricants et des fournisseurs agréés au titre du système qualité des fabricants qui sont établis sur le territoire de l'autre Partie, en se fiant au système de surveillance de l'autre Partie dès lors que toutes les conditions suivantes sont remplies:

(a) l’agent technique ou l’autorité aéronautique chargé(e) de surveiller le titulaire d’un agrément de production dépose une demande officielle d’assistance en la matière;

(b) l’installation de fabrication s’est vue délivrer, par l’agent technique ou l’autorité aéronautique du territoire sur lequel elle se trouve, un agrément de production de portée similaire;

(c) l’agent technique ou l’autorité aéronautique de l’autre Partie souhaite et peut entreprendre ces activités dans la mesure où ses ressources le lui permettent; et

(d) les agents techniques ou les autorités aéronautiques documentent, s’il y a lieu, les modalités de toute assistance convenue en matière de surveillance.

3.4.5 En ce qui concerne les pièces fabriquées dans le cadre du système réglementaire d’une Partie dans une installation située sur le territoire de l’autre Partie, les agents techniques et les autorités aéronautiques acceptent les certificats d’autorisation de mise en service ou d’autres documents convenus, en lieu et place de leur propre documentation, dans les conditions suivantes:

(a) l’installation de fabrication s’est vue délivrer, par un agent technique ou une autorité aéronautique figurant dans l’appendice 1 et ayant un pouvoir réglementaire à l’égard de cette installation, un agrément de production de portée similaire; et, le cas échéant,

(b) en ce qui concerne la livraison à l’utilisateur final, le titulaire de l’agrément applicable en a donné l’autorisation écrite à son fournisseur conformément à son système réglementaire.

3.4.6 En ce qui concerne les produits fabriqués au titre d’un accord de licence, les agents techniques établissent des procédures garantissant que toutes les modifications introduites dans la conception par le titulaire de la licence sont approuvées, par l’intermédiaire du titulaire de l’agrément de conception, par l’agent technique exécutant les fonctions de l’État de conception pour les produits en question.

3.5 Certification de navigabilité pour export

3.5.1 L’agent technique ou, le cas échéant, les autorités aéronautiques de chacune des Parties acceptent les certificats de navigabilité de l’autre Partie accompagnant les produits exportés à partir du territoire relevant de la compétence réglementaire d’une Partie à destination de celui de l’autre Partie. Les agents techniques et, le cas échéant, les autorités aéronautiques

ou des organismes agréés délivrent les documents de navigabilité suivants lors de chaque exportation:

(a) un certificat de navigabilité pour export dans le cas d'un aéronef neuf ou usagé, tel que défini dans les procédures de mise en œuvre technique;

(b) un certificat de navigabilité pour export ou un certificat d'autorisation de mise en service dans le cas d'un moteur d'aéronef neuf ou d'une hélice neuve;

(c) un certificat d'autorisation de mise en service dans le cas d'une pièce ou d'un équipement neuf.

3.5.2 En ce qui concerne les produits neufs, les agents techniques ou les autorités aéronautiques identifiés dans l'appendice 1 (ou leurs entités réglementées désignées s'il y a lieu) certifient, par la délivrance d'un document spécifique de navigabilité pour export, qu'un aéronef, un moteur d'aéronef, une hélice, une pièce ou un équipement:

(a) est conforme à une conception approuvée par l'agent technique importateur et spécifiée dans la fiche de caractéristiques du certificat de type ou autre agrément de conception, dont tout certificat de type supplémentaire;

(b) est en état d'être exploité(e) de manière sûre et, notamment, est conforme aux consignes de navigabilité (s'il y a lieu) ou notes d'information sur la sécurité notifiées par l'agent technique importateur et répond aux mesures de sécurité obligatoires (s'il y a lieu) en matière de production ou d'entretien notifiées par l'autorité aéronautique importatrice;

(c) a subi un contrôle opérationnel final, s'il y a lieu;

(d) est marqué(e) ou identifié(e) conformément aux exigences de l'agent technique importateur;

(e) répond à toutes les exigences supplémentaires imposées et notifiées par l'agent technique importateur; et

(f) en ce qui concerne un moteur d'aéronef remis à neuf, que le moteur a été remis à neuf par le fabricant du moteur.

3.5.3 Les autorités aéronautiques ou les agents techniques identifiés dans l'appendice 1 (ou leurs entités réglementées désignées s'il y a lieu) n'acceptent un aéronef civil usagé en vue de sa certification de navigabilité standard ou spéciale/restreinte que s'il existe un titulaire de certificat de

type ou un titulaire de certificat de type restreint européen pour justifier le maintien de la navigabilité de l'aéronef et si l'agent technique ou l'autorité aéronautique de l'autre Partie certifie que l'aéronef:

(a) a été correctement entretenu pendant toute sa durée de mise en service (dossiers d'entretien à l'appui); et

(b) répond aux exigences énoncées au paragraphe 3.5.2, points a) à e).

Les dossiers d'inspection et d'entretien qui doivent accompagner un aéronef usagé sont décrits de manière détaillée dans les procédures de mise en œuvre technique.

3.5.4 La documentation relative à la navigabilité comporte des attestations appropriées, telles que spécifiées dans les procédures de mise en œuvre technique.

3.5.5 Si, au cours d'un processus de certification de navigabilité, l'agent technique exportateur ou l'autorité aéronautique exportatrice n'est pas en mesure de satisfaire à toutes les exigences énoncées au paragraphe 3.5.2, points a) à f), ou au paragraphe 3.5.3, il ou elle:

(a) en informe immédiatement l'agent technique importateur ou l'autorité aéronautique importatrice;

(b) coordonne avec l'agent technique importateur ou l'autorité aéronautique importatrice, conformément aux procédures de mise en œuvre technique, l'acceptation ou le refus des dérogations aux exigences préalablement à l'achèvement du processus de certification de navigabilité; et

(c) documente les dérogations acceptées lors de l'exportation du produit.

3.5.6 Outre les produits énumérés dans l'appendice 1 de l'annexe 1, la FAA continue d'accepter les produits relevant du champ d'application des accords bilatéraux en matière de navigabilité énumérés dans l'appendice 1 de l'accord qui sont conformes à une conception approuvée par la FAA, sous réserve qu'ils aient été fabriqués et qu'un certificat de navigabilité approprié leur ait été délivré avant la date d'entrée en vigueur du présent accord.

3.5.7 La Communauté européenne n'exige pas que le marquage EPA (*European Parts Approval*, soit approbation de pièce européenne) soit apposé sur les pièces importées des États-Unis, sauf dans les cas où l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception.

4. ACCEPTATION DES CONSTATATIONS ET APPROBATIONS

4.1. Exigences à satisfaire pour l'acceptation des constatations et approbations

4.1.1 Les agents techniques et, le cas échéant, les autorités aéronautiques établissent un système de certification et de surveillance pour les diverses activités relevant du champ d'application de la présente annexe. Ce système est documenté et décrit notamment la structure organisationnelle, les qualifications du personnel, ainsi que les politiques et procédures internes utilisées pour réaliser ces activités.

4.1.2 Chaque agent technique et, le cas échéant, les autorités aéronautiques font preuve d'une connaissance mutuelle suffisante de leur système en ce qui concerne les exigences en matière de navigabilité et d'environnement, les documents d'orientation y afférents, les procédures et la structure organisationnelle.

4.1.3 Chaque agent technique et, le cas échéant, les autorités aéronautiques s'assurent que le personnel est suffisamment qualifié, expérimenté et formé pour assumer les responsabilités qui lui incombent au titre du présent accord.

4.1.4 Ces systèmes font l'objet d'audits internes de qualité, ainsi que d'inspections de normalisation ou d'accréditation. Les procédures de mise en œuvre technique définissent la participation périodique de l'agent technique de chaque Partie aux audits internes de qualité et aux inspections de normalisation ou d'accréditation de l'agent technique de l'autre Partie, ainsi qu'aux inspections des autorités aéronautiques décrites au paragraphe 4.2.3, afin de préserver la confiance mutuelle dans les systèmes. Les agents techniques et les autorités aéronautiques se soumettent à ces inspections et veillent à ce que les entités réglementées permettent l'accès des deux agents techniques.

4.2. Qualifications des agents techniques et des autorités aéronautiques

4.2.1 Sous réserve des conditions définies dans les procédures de mise en œuvre technique, les agents techniques sont réputés satisfaire aux exigences énoncées aux paragraphes 4.1.1 à 4.1.3, suite à un processus de renforcement de la confiance. S'agissant de la certification de navigabilité, le processus de renforcement de la confiance a été mené à bien, ainsi que l'atteste l'inclusion de la présente annexe dans l'accord. En ce qui concerne la certification environnementale, le processus de renforcement de la confiance est défini dans les procédures de mise en œuvre technique.

4.2.2 Les autorités aéronautiques qui satisfont aux exigences énoncées aux paragraphes 4.1.1 à 4.1.3 au regard de leurs fonctions de certification de

production et de navigabilité sont énumérées dans l'appendice 1 de la présente annexe, avec mention de leur domaine d'activité.

4.2.3 Si, suite à une inspection de normalisation effectuée par l'EASA, la Communauté européenne établit que d'autres autorités aéronautiques satisfont aux exigences énoncées aux paragraphes 4.1.1 à 4.1.3, les agents techniques suivent le processus décrit dans la section 1 des procédures de mise en œuvre technique. Au terme de ce processus, s'ils le jugent utile, les agents techniques proposent au comité de surveillance bilatéral d'apporter des modifications à l'appendice 1, dont des modifications concernant les domaines d'activité d'une autorité aéronautique.

4.2.4 Si un agent technique estime que les compétences techniques de l'autre agent technique ou d'une autorité aéronautique ne conviennent plus, les agents techniques se consultent et proposent un plan d'action comportant des activités de renforcement de la confiance afin de lutter contre ces insuffisances. De même, si l'un des agents techniques estime que l'acceptation des constatations ou approbations réalisées par une autorité aéronautique doit être suspendue, les agents techniques se consultent. Si la confiance n'est pas rétablie par des moyens mutuellement acceptables, l'un des agents techniques peut soumettre la question au comité de surveillance bilatéral. Si le problème n'est pas résolu par des moyens mutuellement acceptables, l'une ou l'autre des Parties peut adresser à l'autre Partie une notification conformément à l'article 18, paragraphe A, de l'accord.

4.2.5 De même, les agents techniques se consultent dès lors que l'un d'eux propose d'examiner la réintégration d'une autorité aéronautique qui a été retirée de l'appendice I par le comité de surveillance bilatéral ou dont les constatations ou approbations ont été suspendues.

5. COMMUNICATIONS

Toutes les communications entre les agents techniques et, le cas échéant, les autorités aéronautiques, dont la documentation, sont en langue anglaise. Les agents techniques peuvent établir des dérogations au cas par cas en ce qui concerne les certifications de conformité.

6. CONSULTATIONS TECHNIQUES

Les agents techniques acceptent de résoudre les problèmes liés à la mise en œuvre de la présente annexe en engageant des consultations. Les agents techniques s'efforcent de résoudre les problèmes au niveau technique le plus bas possible, en suivant le processus décrit dans les procédures de mise en œuvre technique, avant de les soumettre au comité de surveillance bilatéral.

7. ASSISTANCE TECHNIQUE

7.1 L'agent technique de chaque Partie ou, le cas échéant, une autorité aéronautique offre, sur demande et d'un commun accord, une assistance technique à l'agent technique de l'autre Partie ou, le cas échéant, à une autorité aéronautique, dans le cadre des activités de surveillance des certifications en matière de conception, de production, de navigabilité et d'environnement effectuées sur leur territoire. Le processus à suivre pour fournir cette assistance est décrit dans les procédures de mise en œuvre technique.

7.2 Les agents techniques ou les autorités aéronautiques peuvent refuser d'offrir cette assistance technique pour manque de ressources ou bien si le produit concerné ne relève pas du champ d'application du présent accord ou si le système réglementaire ne concerne pas l'installation en question.

7.3 Lorsqu'une assistance technique est offerte, l'agent technique ou, le cas échéant, l'autorité aéronautique qui fournit cette assistance applique, sauf accord contraire des agents techniques ou, le cas échéant, de l'autorité aéronautique, son propre système réglementaire et ses propres procédures. Les activités d'assistance technique, dont les inspections de conformité, la vérification des essais et les démonstrations de conformité, peuvent être réalisées par des organises agréés/délégués. Dans les cas où l'agrément de production d'un organisme agréé par la Communauté européenne ne prévoit pas ces privilèges, les autorités aéronautiques peuvent fournir directement cette assistance ou étendre ces privilèges audit organisme. Dans les cas où l'agrément de conception d'un organisme agréé par la Communauté européenne ne prévoit pas ces privilèges, l'EASA peut fournir directement cette assistance ou étendre ces privilèges audit organisme.

7.4 Une demande d'assistance technique peut également être déposée en ce qui concerne l'importation d'aéronefs usagés initialement exportés des États-Unis ou de la Communauté européenne. L'agent technique de chaque Partie ou, le cas échéant, les autorités aéronautiques aident l'agent technique ou l'autorité aéronautique de l'autre Partie, selon le cas, à obtenir des informations concernant la configuration des aéronefs à la date de leur expédition par le fabricant.

8. NOTIFICATION DES ENQUÊTES OU MESURES RÉPRESSIVES

L'agent technique de chaque Partie et, le cas échéant, les autorités aéronautiques informent sans délai l'agent technique de l'autre Partie et, le cas échéant, les autorités aéronautiques de leurs propres enquêtes ou mesures répressives susceptibles de concerner: 1) un produit ou une entité réglementée en matière de certification de navigabilité ou environnementale; ou 2) l'action d'un agent technique ou d'une autorité

aéronautique qui ne respecte pas la présente annexe. Les agents techniques et, le cas échéant, les autorités aéronautiques coopèrent en s'échangeant les informations nécessaires à la réalisation de ce type d'enquêtes ou à la mise en œuvre de ce type de mesures répressives.

PRODUITS AGRÉÉS PAR L'EASA, LES AUTORITÉS AÉRONAUTIQUES ET LES ÉTATS-UNIS,

DOCUMENTS D'EXPORTATION Y AFFÉRENTS ET

ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE

ACCEPTÉS AU TITRE DU PRÉSENT ACCORD

Agent technique de la Communauté européenne	**PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE**
EASA	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Aéronefs neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production délivré par l'EASA et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA. • Moteurs et hélices neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production délivré par l'EASA (paragraphe 3.4.3) et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service). • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production délivré par l'EASA, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Données de conception (déclarations de conformité) et vérification des essais. • Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Allemagne	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Avions, hélicoptères, avions très légers, planeurs et planeurs motorisés neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production allemand et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat allemand de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Ballons libres neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre de la sous-partie F de la Partie 21 EASA ou d'un agrément d'organisme de production allemand et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat allemand de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Dirigeables neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production allemand et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat britannique de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat allemand de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Moteurs et hélices neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production allemand et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production allemand et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production allemand, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
	exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.
Acceptation de documents allemands pour les pièces produites en Allemagne au titre d'un agrément de production délivré par les États-Unis	• Un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) est accepté pour les pièces produites selon le système qualité d'un titulaire d'agrément de production américain, chez un fournisseur de ce titulaire établi en Allemagne, à la condition que ce fournisseur soit également titulaire d'un agrément d'organisme de production allemand pour ces mêmes pièces.

	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Autriche	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Avions de petite taille, avions très légers, planeurs et planeurs motorisés neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production autrichien et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat autrichien de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat autrichien de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Moteurs et hélices neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production autrichien et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production autrichien et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de

	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
	production autrichien, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Belgique	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat belge de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production belge et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Ballons libres neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre de la sous-partie F de la Partie 21 EASA ou d'un agrément d'organisme de production belge et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat belge de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production belge, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Danemark	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat danois de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production danois et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production danois, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
FAA	

.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Espagne	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Avions et avions très légers neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production espagnol et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat espagnol de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat espagnol de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Ballons libres neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production espagnol et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat espagnol de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production espagnol et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production espagnol, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
	modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Finlande	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat finlandais de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production finlandais et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production finlandais, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
France	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Avions, hélicoptères, avions très légers et planeurs neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production français et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat français de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Ballons libres neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre de la sous-partie F de la Partie 21 EASA ou d'un agrément d'organisme de production français et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat français de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat français de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Moteurs et hélices neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production français et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production français et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production français, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
	exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.
Acceptation de documents français pour les pièces produites en France au titre d'un agrément de production délivré par les États-Unis	• Un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) est accepté pour les pièces produites selon le système qualité d'un titulaire d'agrément de production américain chez un fournisseur de ce titulaire établi en France, à la condition que ce fournisseur soit également titulaire d'un agrément d'organisme de production français pour ces mêmes pièces.

.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Italie	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Avions, hélicoptères et avions très légers neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production italien et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat italien de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat italien de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production italien et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production italien, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Acceptation de documents italiens pour les pièces produites en Italie au titre d'un agrément de production délivré par les États-Unis	• Un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) est accepté pour les pièces produites selon le système qualité d'un titulaire d'agrément de production américain chez un fournisseur de ce titulaire établi en Italie, à la condition que ce fournisseur soit également titulaire d'un agrément d'organisme de production italien pour ces mêmes pièces.

.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Lituanie	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Planeurs et planeurs motorisés neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production lituanien et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat lituanien de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Hélices neuves conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production lituanien et accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production lituanien, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange destinées aux produits énumérés ci-dessus.

.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Luxembourg	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production luxembourgeois, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).

.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Pays-Bas	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat néerlandais de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production néerlandais et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production néerlandais, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
FAA	

.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Pologne	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Avions, hélicoptères, avions très légers et planeurs neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production polonais et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat polonais de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat polonais de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Moteurs et hélices neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production polonais et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production polonais et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production polonais, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange destinées aux produits polonais énumérés ci-dessus; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
	l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
République tchèque	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Avions de petite taille, avions très légers et planeurs neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production tchèque et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat tchèque de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Ballons libres neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production tchèque et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat tchèque de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2007. • Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat tchèque de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Moteurs et hélices neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production tchèque et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production tchèque et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production tchèque, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
	l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Roumanie	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis	• Planeurs, planeurs motorisés et avions très légers neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production roumain et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat roumain de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production roumain, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
	États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Royaume-Uni	
	• Avions de petite taille et avions très légers neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production britannique et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat britannique de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Dirigeables neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production britannique et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat britannique de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Ballons libres neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production britannique et accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat britannique de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat britannique de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Moteurs et hélices neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production britannique et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production britannique et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production britannique, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique;

	➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la FAA	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.
Acceptation de documents britanniques pour les pièces produites au Royaume-Uni au titre d'un agrément de production délivré par les États-Unis	• Un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) est accepté pour les pièces produites selon le système qualité d'un titulaire d'agrément de production américain, chez un fournisseur de ce titulaire établi au Royaume-Uni, à la condition que ce fournisseur soit également titulaire d'un agrément d'organisme de production britannique pour ces mêmes pièces.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Slovaquie	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production slovaque, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).

.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
Suède	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation aux États-Unis.	• Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par la FAA, entretenus conformément à la partie 145 ou M EASA, selon le cas, accompagnés d'un formulaire 27 de l'EASA (certificat de navigabilité pour exportation) ou d'un certificat suédois de navigabilité pour exportation délivré avant le 28 septembre 2008. • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par la FAA, fabriqués au titre d'un agrément d'organisme de production suédois et accompagnés d'un formulaire 1 de l'EASA (certificat d'autorisation de mise en service) ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005. • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément d'organisme de production suédois, conformes à des données de conception approuvées par la FAA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par la FAA (accompagnées d'un formulaire 1 de l'EASA ou d'un JAA Form One délivré avant le 28 septembre 2005): ➢ les pièces de rechange, quel que soit l'État de conception du produit et/ou de l'équipement; ➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles l'EASA exécute les fonctions de l'État de conception pour le compte d'un demandeur établi dans l'UE. Lorsque ces pièces de modification sont associées à un certificat de type supplémentaire délivré par l'EASA, le certificat doit relever du champ d'application des procédures de mise en œuvre technique; ➢ les pièces de modification des produits pour lesquels les États-Unis exécutent les fonctions de l'État de conception en cas de modification de la conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit du titulaire de l'agrément de conception délivré par les États-Unis (distinction entre l'État de conception et l'État de fabrication).
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de la	• Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

Autorités aéronautiques des États membres de l'UE répertoriés	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
FAA	

Agent technique des États-Unis	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
FAA	
Produits et documents d'exportation y afférents admissibles à l'importation dans l'UE	• Aéronefs neufs conformes à une conception approuvée par l'EASA, fabriqués au titre d'un agrément de production américain et accompagnés d'un formulaire 8130-4 de la FAA (certificat de navigabilité pour exportation). • Ballons libres neufs conformes à une conception approuvée par l'EASA, fabriqués au titre d'un agrément de production américain et accompagnés d'un formulaire 8130-4 de la FAA (certificat de navigabilité pour exportation). • Dirigeables neufs conformes à une conception approuvée par l'EASA, fabriqués au titre d'un agrément de production américain et accompagnés d'un formulaire 8130-4 de la FAA (certificat de navigabilité pour exportation). • Aéronefs usagés conformes à une conception approuvée par l'EASA, entretenus conformément au système agréé de la FAA (c.-à-d. CFR 14, parties 43, 65, 121, 125, 135, 145 ou 129.14), accompagnés d'un formulaire 8130-4 de la FAA (certificat de navigabilité pour exportation). • Moteurs neufs et refaits à neuf et hélices conformes à une conception approuvée par l'EASA, fabriqués au titre d'un agrément de production américain et accompagnés d'un formulaire 8130-4 de la FAA (certificat de navigabilité pour exportation). • Équipements neufs conformes à une conception approuvée par l'EASA, fabriqués au titre d'un agrément de production américain et accompagnés d'un formulaire 8130-3 de la FAA (certificat d'autorisation de mise en service). • Les pièces neuves suivantes, fabriquées au titre d'un agrément de production américain, conformes à des données de conception approuvées par l'EASA et pouvant être installées sur un produit ou un équipement dont la conception a été agréée par l'EASA (accompagnées d'un formulaire 8130-3 de la FAA, certificat d'autorisation de mise en service): ➢ les pièces de rechange destinées à ces produits et/ou équipements, dont les pièces produites au titre d'un accord de licence au profit d'un titulaire d'agrément de conception délivré par l'EASA;

Agent technique des États-Unis	PRODUITS, DOCUMENTS D'EXPORTATION ET ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE
	➢ les pièces de modification donnant suite à des modifications de la conception pour lesquelles la FAA exécute les fonctions de l'État de conception, dès lors que les pièces sont produites au titre d'un accord de licence au profit d'un titulaire d'agrément de conception délivré par l'EASA; ➢ les pièces de rechange et de modification dont le fabricant est agréé, telles que définies dans les procédures de mise en œuvre technique, accompagnées d'un formulaire 8130-3 de la FAA et des attestations nécessaires.
Activités d'assistance technique réalisées pour le compte de l'EASA	• Données de conception (déclarations de conformité) et vérification des essais. • Surveillance et supervision de la production effectuées en guise d'assistance technique. • Inspections de conformité.

ANNEXE 2:

MAINTENANCE

1. OBJECTIF ET CHAMP D'APPLICATION

Les Parties ont évalué leurs normes et systèmes respectifs en matière d'agrément des centres de réparation/organismes de maintenance chargés de l'entretien et de la maintenance des produits aéronautiques civils. Conformément à l'article 4, paragraphe A, de l'accord, la présente annexe couvre l'acceptation réciproque des démonstrations de conformité, des approbations et agréments et des documents y afférents, ainsi que l'assistance technique en matière d'approbation et de contrôle des centres de réparation/organismes de maintenance conformément aux appendices joints à la présente. La présente annexe ne saurait en aucun cas être interprétée comme limitant le pouvoir d'une Partie d'agir conformément à l'article 15 de l'accord.

2. DÉFINITIONS

Dans le cadre de la présente annexe, on entend par:

2.1 «révision»: un processus garantissant que le produit aéronautique concerné est tout à fait conforme aux tolérances applicables spécifiées dans le certificat de type, dans les instructions du fabricant en matière de maintien de la navigabilité ou dans les données approuvées ou acceptées par l'autorité. Nul ne peut indiquer qu'un produit a été révisé s'il n'a pas au moins été démonté, nettoyé, inspecté, réparé, remonté et testé conformément aux données précisées ci-dessus;

2.2 «changement ou modification»: un changement dans la construction, la configuration, les performances, les caractéristiques environnementales ou les limites opérationnelles du produit aéronautique civil concerné;

2.3 «données approuvées par la FAA»: les données approuvées par l'administrateur de la FAA ou son représentant désigné, dont les données de conception de la CE acceptées réciproquement au titre de l'annexe 1;

2.4 «données approuvées par l'EASA»: les données approuvées par l'agent technique de la CE ou par un organisme agrée par celui-ci, dont les données de conception des États-Unis acceptées réciproquement au titre de l'annexe 1;

2.5 «conditions particulières»: les exigences énoncées au titre 14 du Code de réglementations fédérales des États-Unis, parties 43 et 145 (ci-après dénommé le «CFR 14, Partie 43» ou «CFR 14, Partie 145», selon le cas) ou dans le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, annexe II (ci-après dénommé «la Partie 145 EASA») qui, sur la base d'une comparaison des systèmes

réglementaires en matière de maintenance, ne sont pas jugées communes aux deux systèmes et qui sont suffisamment importantes pour être prises en compte.

3. COMITÉ MIXTE DE COORDINATION

3.1 Composition

3.1.1 Un comité mixte de coordination en matière de maintenance (CMCM), responsable devant le comité de surveillance bilatéral, est institué sous la direction conjointe du directeur de l'EASA responsable des agréments d'organisme et du directeur de la FAA en charge des normes de vol. Il se compose de représentants de chaque agent technique responsables des systèmes de maintenance et de gestion de la qualité, ainsi que, le cas échéant, de l'élaboration de la réglementation.

3.1.2 La direction conjointe peut inviter d'autres participants afin de faciliter l'accomplissement du mandat du CMCM.

3.2 Mandat

3.2.1 Le CMCM se réunit au moins une fois par an pour garantir le bon fonctionnement et la mise en œuvre de la présente annexe. Ses fonctions consistent notamment à:

(a) élaborer, approuver et réviser les documents d'orientation détaillés à utiliser dans le cadre des processus couverts par la présente annexe;

(b) échanger des informations sur les grands problèmes de sécurité et élaborer des plans d'action pour lutter contre ces problèmes;

(c) veiller à l'application cohérente de la présente annexe;

(d) résoudre les problèmes techniques relevant des responsabilités des agents techniques et examiner les autres problèmes techniques qui ne peuvent être résolus à un plus bas niveau;

(e) élaborer, approuver et réviser les documents d'orientation détaillés à utiliser en matière de transition, coopération, assistance, échange d'informations et participation réciproque aux audits internes de qualité, inspections de normalisation et inspections par échantillonnage réalisées dans le cadre des systèmes de maintenance, de gestion de la qualité et de normalisation;

(f) actualiser la liste des autorités aéronautiques identifiées dans l'appendice 2 de la présente annexe en fonction des décisions prises par le comité de surveillance bilatéral;

(g) proposer des modifications de la présente annexe au comité de surveillance bilatéral.

3.2.2 Le CMCM rend compte des problèmes non résolus au comité de surveillance bilatéral et veille à la mise en œuvre des décisions adoptées par celui-ci concernant la présente annexe.

4. MISE EN ŒUVRE

4.1 Sous réserve des conditions de la présente annexe, les Parties conviennent que leurs agents techniques respectifs acceptent les inspections et contrôles des centres de réparation/organismes de maintenance réalisés par l'autre agent technique ou, le cas échéant, les autorités aéronautiques, en ce qui concerne les démonstrations de conformité avec leurs exigences respectives pour la délivrance des certificats et le maintien de leur validité.

4.2 Le certificat délivré par un agent technique au titre de la présente annexe ne dépasse pas le champ des catégories et des limitations prévues dans le certificat délivré par l'autre agent technique ou autorité aéronautique.

4.3 Certificats de la FAA

4.3.1 Sans préjudice du pouvoir d'appréciation conféré à l'administrateur de la FAA par le CFR 14, Partie 145, un organisme de maintenance se voit délivrer un certificat et des spécifications techniques par la FAA s'il a été agréé en matière de maintenance par une autorité aéronautique identifiée dans l'appendice 2 de la présente annexe conformément à l'annexe II du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, s'il remplit les conditions fixées dans la présente annexe, dont les conditions particulières de la FAA exposées dans l'appendice 1, et si une autorité aéronautique a transmis à la FAA une recommandation de certification ou son accord à cet égard.

4.3.2 Le certificat de la FAA ne couvre que les stations fixes supplémentaires situées dans un État membre figurant dans l'appendice 2. Chaque station fixe supplémentaire doit également être placée sous la surveillance d'une autorité aéronautique identifiée dans l'appendice 2.

4.3.3 Le certificat de la FAA ne couvre que les escales basées dans un État membre de l'Union européenne et placées sous la surveillance d'une autorité aéronautique identifiée dans l'appendice 2.

4.4 Certificats de l'EASA

4.4.1 Un centre de réparation se voit délivrer un certificat de l'EASA selon les modalités fixées dans l'appendice 4, s'il a été agréé en matière de maintenance par la FAA conformément au CFR 14, Partie 145, s'il remplit les conditions fixées dans la présente annexe, dont les conditions particulières de l'EASA exposées dans l'appendice 1, et si la FAA a transmis à l'EASA une recommandation de certification ou son accord à cet égard, à moins que le directeur exécutif de

l'EASA estime que la délivrance de ce certificat n'est pas nécessaire aux fins de la maintenance ou de la modification des produits aéronautiques immatriculés ou conçus dans un État membre de l'Union européenne ou des pièces installées sur ces produits, ou que les ressources de l'EASA ne permettent pas de traiter la demande.

4.4.2. Le certificat de l'EASA ne couvre que les escales basées sur le territoire des États-Unis.

4.5. Les agents techniques et, le cas échéant, les autorités aéronautiques:

(a) transmettent des recommandations de certification de centres de réparation à la FAA et d'organismes de maintenance à l'EASA;

(b) réalisent des activités de surveillance et fournissent des rapports concernant le maintien de la conformité des organismes de maintenance de la Communauté européenne et des centres de réparation des États-Unis aux exigences décrites dans la présente annexe;

(c) acceptent ou approuvent, selon le cas, le supplément au manuel de l'organisme soumis par le demandeur et jugé être conforme à l'appendice 1;

(d) respectent les procédures spécifiées dans l'appendice 3.

4.6. L'agent technique ou, le cas échéant, l'autorité aéronautique de chaque Partie offre, sur demande, une assistance technique dans le cadre des activités de maintenance à l'agent technique ou, le cas échéant, à l'autorité aéronautique de l'autre Partie pour faire progresser la réalisation des objectifs de la présente annexe. Les agents techniques ou les autorités aéronautiques peuvent refuser d'offrir cette assistance technique pour manque de ressources ou bien si l'activité de maintenance ne relève pas du champ d'application de la présente annexe ou si le système réglementaire ne concerne pas l'installation en question. Cette assistance technique peut notamment porter sur les domaines suivants:

(a) réalisation d'enquêtes et élaboration de rapports sur ces enquêtes (sur demande);

(b) obtention et fourniture de données pour l'élaboration de rapports (sur demande).

4.7 Les agents techniques peuvent procéder à des inspections indépendantes de centres de réparation/organismes de maintenance lorsque des problèmes de sécurité particuliers l'exigent conformément à l'article 15, paragraphe B, de l'accord.

4.8 Les Parties reconnaissent qu'un produit aéronautique civil sous le contrôle réglementaire d'une Partie peut faire l'objet d'opérations de maintenance ainsi

que de changements ou modifications et que ce produit peut être remis en service par un centre de réparation/organisme de maintenance sous le contrôle réglementaire de l'autre Partie, dès lors que cette remise en service a été approuvée conformément aux dispositions de la présente annexe.

4.9 Les Parties conviennent que des opérations de maintenance urgentes ou non courantes peuvent être effectuées en dehors du territoire spécifié à l'article 12 de l'accord sur un aéronef ou un de ses éléments, sous réserve de leur accord préalable donné conformément aux procédures définies par le CMCM.

4.10 Les modifications apportées par l'une ou l'autre des Parties à son organisation, ses réglementations, ses procédures ou ses normes dans le domaine de l'aviation civile, dont celles des agents techniques et autorités aéronautiques, peuvent affecter la base d'exécution de la présente annexe. En conséquence, les Parties se tiennent informées, par l'intermédiaire des agents techniques et autorités aéronautiques, de leurs projets de modifications dès que possible et discutent de la mesure dans laquelle ces modifications envisagées affectent la base de la présente annexe. Si des consultations engagées conformément à l'article 15, paragraphe C, de l'accord aboutissent à un accord sur la modification de la présente annexe, les Parties s'efforcent de garantir que cette modification entre en vigueur à la date de mise en application du changement à l'origine de cette modification, ou dès que possible après cette date de mise en application.

5. COMMUNICATION ET COOPERATION

5.1 Les Parties s'échangent, par l'intermédiaire du CMCM, une liste de points de contact pour les différents aspects techniques de la présente annexe. Cette liste est mise à jour par les agents techniques.

5.2 Toutes les communications entre les Parties, dont la documentation technique fournie aux fins des contrôles et approbations prévus par la présente annexe, sont en langue anglaise.

5.3 En cas de situation urgente ou inhabituelle, les points de contact des agents techniques et, le cas échéant, des autorités aéronautiques communiquent en vue de veiller à la prise immédiate de mesures appropriées.

6. EXIGENCES DE QUALIFICATION POUR L'ACCEPTATION DES DÉMONSTRATIONS DE CONFORMITÉ

6.1. Exigences de base

6.1.1 L'agent technique et, le cas échéant, les autorités aéronautiques de chaque Partie apportent, à l'agent technique de l'autre Partie, la preuve de leur système de surveillance réglementaire des centres de réparation/organismes de maintenance. Afin d'assurer la surveillance des centres de réparation/organismes de maintenance pour le compte de l'autre Partie, l'agent technique et, le cas échéant, les autorités aéronautiques de chaque Partie démontrent, en particulier, l'efficacité et l'adéquation de:

(a) leur structure juridique et réglementaire;

(b) leur structure organisationnelle;

(c) leurs ressources, dont un personnel suffisamment qualifié;

(d) leur programme de formation;

(e) leurs politiques, processus et procédures internes;

(f) leurs documents et dossiers;

(g) leur programme de certification et de surveillance;

(h) leur autorité sur les entités réglementées.

6.2 Confiance initiale

6.2.1 Les agents techniques et les autorités aéronautiques identifiés dans l'appendice 2 de la présente annexe à la date d'entrée en vigueur de l'accord satisfont aux exigences de la présente annexe, suite au processus de renforcement de la confiance engagé aux fins de la conclusion de l'accord.

6.2.2. Lorsque le CMCM établit que l'évaluation de la conformité d'une autorité aéronautique aux exigences de la présente annexe est positive, il transmet au comité de surveillance bilatéral une proposition visant à l'inclusion de l'autorité aéronautique concernée dans l'appendice 2.

6.3. Maintien de la confiance

6.3.1 Les agents techniques et les autorités aéronautiques continuent de faire preuve de la surveillance efficace décrite au paragraphe 6.1.1 conformément aux procédures du CMCM.

(a) En particulier, les agents techniques et les autorités aéronautiques:

(i) ont le droit de participer aux audits de qualité, inspections de normalisation et inspections par échantillonnage de l'autre Partie, ainsi que d'établir un programme annuel d'inspections par échantillonnage, tenant compte des éventuels changements nécessaires pour s'adapter aux circonstances;

(ii) se soumettent aux inspections visées au point 6.3.1 (a) (i);

(iii) garantissent que les entités réglementées permettent l'accès des deux agents techniques aux fins des audits et inspections;

(iv) tiennent à disposition les rapports relatifs aux audits de qualité, inspections de normalisation et inspections par échantillonnage applicables au titre de la présente annexe;

(v) tiennent à disposition le personnel approprié pour participer aux inspections par échantillonnage;

(vi) tiennent à disposition les dossiers ainsi que les rapports relatifs aux inspections, dont les mesures répressives menées à bien, des organismes de maintenance;

(vii) fournissent des services d'assistance en matière d'interprétation au siège de l'autorité aéronautique lors de l'examen de dossiers et documents internes d'organismes de maintenance qui sont rédigés dans la langue nationale;

(viii) s'entraident en vue de la clôture des inspections; et

(ix) veillent à ce que les inspections par échantillonnage soient identifiées et basées sur des analyses des risques et des critères objectifs, sans préjudice du pouvoir d'appréciation des agents techniques.

(b) Les agents techniques s'informent dès que possible des cas où un agent technique ou une autorité aéronautique n'est pas en mesure de satisfaire à une des exigences spécifiées dans le présent paragraphe. Si l'un des agents techniques estime que les compétences techniques ne conviennent plus, les agents techniques se consultent et proposent un plan d'action comportant toute mesure corrective nécessaire afin de lutter contre ces insuffisances.

(c) Dans le cas où un agent technique ou une autorité aéronautique ne corrige pas les insuffisances dans le délai fixé dans le plan d'action, l'un ou l'autre agent technique peut soumettre la question au CMCM.

(d) Lorsqu'une Partie a l'intention de suspendre l'acceptation des constatations, démonstrations ou approbations réalisées par un agent technique ou une autorité aéronautique, la Partie concernée en informe l'autre Partie sans délai conformément à l'article 18, paragraphe A, de l'accord.

7. NOTIFICATION DES ENQUÊTES OU MESURES RÉPRESSIVES

7.1 Conformément aux dispositions de l'article 8 de l'accord, les Parties s'informent sans délai, par l'intermédiaire de leurs agents techniques et, le cas échéant, des autorités aéronautiques, des enquêtes et autres actions ultérieures engagées pour non-respect, par un centre de réparation/organisme de maintenance sous le contrôle réglementaire de l'autre Partie, des dispositions de la présente annexe susceptible de donner lieu à une mesure répressive revêtant la forme d'une sanction ou bien de la révocation, suspension ou limitation d'un certificat.

7.2 La notification est envoyée au point de contact approprié de l'autre Partie identifié dans la liste visée à l'article 5 de la présente annexe.

7.3 Les Parties se réservent le droit de prendre ce type de mesures répressives. Toutefois, dans certains cas, une Partie peut choisir d'examiner une mesure corrective prise par l'autre Partie. Le processus de consultation prévu par la présente annexe est soumis à l'examen régulier du CMCM.

7.4 En cas de révocation ou de suspension d'un certificat délivré par la FAA à un centre de réparation au titre du CFR 14, Partie 145, ou d'un agrément délivré à un organisme de maintenance conformément à l'annexe II du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, l'agent technique et, le cas échéant, l'autorité aéronautique à l'origine de la révocation ou suspension en informe l'autre agent technique.

8. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

8.1 Aux fins de la transition des agréments délivrés en vertu des accords bilatéraux conclus entre les États-Unis et les États membres de l'Union européenne qui sont énumérés dans l'appendice 1 de l'accord et valables à la date d'entrée entrée en vigueur de la présente annexe, les Parties conviennent des dispositions transitoires suivantes.

8.2 Nonobstant l'article 16, paragraphe C, les agréments de centre de réparation/organisme de maintenance délivrés par un agent technique ou une autorité aéronautique conformément aux procédures de mise en œuvre des

dispositions sur la maintenance (ci-après dénommées PMM) des accords bilatéraux énumérés dans l'appendice 1 de l'accord et valables à la date d'entrée en vigueur de la présente annexe sont jugés valables par les Parties au présent accord dans les conditions fixées par lesdits accords bilatéraux, pour une durée de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente annexe, sous réserve que les centres de réparation/organismes de maintenance titulaires de ces agréments continuent de satisfaire aux conditions particulières énoncées dans les PMM, telles que modifiées, jusqu'à leur transition vers les conditions particulières de la présente annexe.

9. DISPOSITIONS APPLICABLES EN MATIERE DE TRANSFERT

Les Parties conviennent que la transition des agréments des centres de réparation établis dans les États membres de l'Union européenne énumérés dans l'appendice 2, mais placés sous la surveillance directe de la FAA à la date d'entrée en vigueur de la présente annexe, est effectuée conformément aux dispositions suivantes en matière de transfert:

– les autorités aéronautiques assurent la formation complète de leur personnel en ce qui concerne les procédures relatives à l'accord, à la présente annexe et aux conditions particulières de la FAA préalablement à tout transfert de centre de réparation;

– dès lors qu'un nombre suffisant de personnel a achevé la formation nécessaire pour assurer la surveillance des installations transférées conformément à la présente annexe, la FAA transfère les activités d'inspection, de contrôle et de surveillance des centres de réparation agréés au titre du CFR 14, Partie 145, à l'autorité aéronautique appropriée;

– les transferts au profit des autorités aéronautiques se font dans un délai de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente annexe, conformément aux procédures approuvées par le CMCM.

10. HONORAIRES

Les honoraires pratiqués sont conformes à l'article 14 de l'accord et aux exigences réglementaires applicables.

Appendice 1

CONDITIONS PARTICULIÈRES

1. CONDITIONS PARTICULIÈRES DE L'EASA APPLICABLES AUX CENTRES DE RÉPARATION BASÉS AUX ÉTATS-UNIS

1.1. Pour être agréé conformément à la Partie 145 EASA dans le cadre de la présente annexe, un centre de réparation doit satisfaire à l'ensemble des conditions particulières suivantes.

1.1.1. Le centre de réparation dépose une demande sous une forme et selon des modalités jugées acceptables par l'EASA.

(a) La demande d'agrément initial de l'EASA de même que la demande de maintien de cet agrément comportent une déclaration démontrant que le certificat et/ou l'évaluation de l'EASA sont nécessaires en vue de l'entretien ou de la modification de produits aéronautiques enregistrés ou conçus dans un État membre de l'Union européenne ou de pièces installées sur ceux-ci.

(b) Le centre de réparation fournit un supplément à son manuel de spécifications qui est vérifié et accepté par la FAA pour le compte de l'EASA. Toutes les révisions de ce supplément doivent être acceptées par la FAA. Le supplément comporte:

(i) une déclaration du dirigeant responsable du centre de réparation, telle que définie dans la version actuelle de la Partie 145 EASA, qui engage le centre de réparation à se conformer à la présente annexe et aux conditions particulières énoncées;

(ii) des procédures détaillées concernant le fonctionnement d'un système indépendant de contrôle de la qualité, assurant notamment la surveillance de l'ensemble des installations et des escales basées sur le territoire des États-Unis;

(iii) des procédures de remise en service ou de délivrance de certificats d'autorisation de remise en service répondant aux exigences de la Partie 145 EASA en ce qui concerne les aéronefs et à celles du formulaire 8130-3 de la FAA en ce qui concerne les éléments d'aéronefs, ainsi que toute autre information exigée par le propriétaire ou l'exploitant, selon le cas;

(iv) en ce qui concerne les cellules//aéronefs, des procédures visant à garantir la validité du certificat de navigabilité et du certificat de

contrôle de la navigabilité (Airworthiness Review Certificate) avant la délivrance d'un document de remise en service;

(v) des procédures visant à garantir que les réparations et modifications telles que définies par les exigences de l'EASA sont effectuées conformément aux données approuvées par l'EASA;

(vi) une procédure permettant au centre de réparation de garantir que le programme de formation initiale et récurrente approuvé par la FAA et ses révisions prévoient une formation aux facteurs humains;

(vii) des procédures permettant de signaler à l'EASA, à l'organisme de conception et au client ou à l'exploitant, les problèmes de navigabilité constatés sur les produits aéronautiques civils conformément aux exigences de la Partie 145 EASA;

(viii) des procédures visant à garantir l'exhaustivité et le respect de la commande ou du contrat du client ou de l'exploitant et tenant compte des consignes de navigabilité de l'EASA et des autres instructions contraignantes notifiées;

(ix) des procédures visant à garantir le respect de ces procédures de mise en œuvre par les contractants, c'est-à-dire garantissant leur recours à un organisme agréé par l'EASA selon la Partie 145 ou, s'ils font appel à un organisme non titulaire de ce type d'agrément, garantissant que le centre de réparation assurant la remise en service du produit se charge d'en garantir la navigabilité;

(x) des procédures permettant de travailler en dehors du site fixe de manière récurrente, s'il y a lieu;

(xi) des procédures visant à garantir la disponibilité de hangars couverts appropriés pour l'entretien de base des aéronefs.

1.2. Pour conserver son agrément au titre de la Partie 145 EASA dans le cadre de la présente annexe, le centre de réparation doit satisfaire aux exigences énoncées ci-dessous. La FAA vérifie que le centre de réparation:

(a) permet à l'EASA, ou à la FAA pour le compte de l'EASA, de l'inspecter en vue de contrôler le maintien de sa conformité aux exigences du CFR 14, Partie 145, et aux présentes conditions particulières (soit la Partie 145 EASA);

(b) accepte que l'EASA puisse ouvrir des enquêtes et prendre des mesures répressives conformément aux règlements communautaires applicables et aux procédures de l'EASA;

(c) coopère avec l’EASA lorsqu’elle ouvre une enquête ou prend des mesures répressives;

(d) continue de respecter le CFR 14, Partie 43, et le CFR 14, Partie 145, ainsi que les présentes conditions particulières.

2. CONDITIONS PARTICULIÈRES DE LA FAA APPLICABLES AUX ORGANISMES DE MAINTENANCE AGRÉÉS (OMA) BASÉS DANS L'UNION EUROPÉENNE

2.1 Pour être agréé conformément au CFR 14, Partie 145, dans le cadre de la présente annexe, un OMA doit satisfaire à l'ensemble des conditions particulières suivantes.

2.1.1 L'OMA dépose une demande sous une forme et selon des modalités jugées acceptables par la FAA.

(a) La demande de certification initiale ou de renouvellement de certification déposée auprès de la FAA comporte:

(i) une déclaration démontrant que le certificat et/ou l'évaluation de la FAA sont nécessaires en vue de l'entretien ou de la modification de produits aéronautiques enregistrés aux États-Unis ou dans d'autres pays et exploités en vertu des dispositions du CFR 14;

(ii) une liste d'opérations de maintenance, approuvée par l'autorité aéronautique, à confier par contrat/sous-traiter en ce qui concerne les produits aéronautiques civils américains;

(iii) en cas de transport de marchandises dangereuses, une attestation écrite confirmant que tous les employés concernés ont suivi une formation dans le domaine du transport de marchandises dangereuses conformément aux normes de l'OACI.

(b) L'OMA fournit un supplément en anglais à son manuel de spécifications qui est approuvé par l'autorité aéronautique et conservé chez l'OMA. Suite à son approbation par l'autorité aéronautique, le supplément est réputé accepté par la FAA. Toutes les révisions de ce supplément doivent être approuvées par l'autorité aéronautique. Le supplément au manuel de spécifications comporte:

(i) une déclaration signée et datée du dirigeant responsable obligeant l'organisme à se conformer à l'annexe;

(ii) un résumé de son système de contrôle de la qualité tenant compte des conditions particulières de la FAA;

(iii) des procédures de délivrance de certificats d'autorisation de remise en service répondant aux exigences du CFR 14, Partie 43, en ce qui concerne les aéronefs et à celles du formulaire 1 de l'EASA en ce qui concerne les éléments d'aéronefs. Cela englobe les informations exigées par le CFR 14, sections 43.9 et 43.11, ainsi que toutes les

informations que le propriétaire ou l'exploitant est tenu de disposer ou de conserver en anglais;

(iv) des procédures permettant de signaler à la FAA les défaillances, dysfonctionnements ou défauts, ainsi que les pièces non approuvées suspectées qui sont découvertes ou destinées à être installées sur des produits aéronautiques américains;

(v) des procédures visant à informer la FAA des changements concernant les escales qui:

(1) sont basées dans un État membre de l'Union européenne; et

(2) entretiennent des aéronefs immatriculés aux États-Unis; et

(3) auront une incidence sur les spécifications techniques de la FAA;

(vi) des procédures visant à qualifier et contrôler les stations fixes supplémentaires basées dans les États membres de l'Union européenne énumérés dans l'appendice 2 de la présente annexe;

(vii) des procédures visant à vérifier que toutes les activités sous contrat ou sous-traitées prévoient que toute source non certifiée par la FAA renvoie le produit à l'OMA pour qu'il procède à un contrôle final préalablement à sa remise en service;

(viii) des procédures prévoyant la transmission à la FAA de rapports trimestriels identifiant les dix principaux contractants/sous-traitants (fournisseurs externes de services de maintenance);

(ix) des procédures visant à garantir que les réparations majeures et les changements ou modifications majeurs (tels que définis dans le CFR 14) sont exécutés conformément aux données approuvées par la FAA;

(x) des procédures visant à garantir le respect du programme du transporteur aérien en matière de maintien permanent de la navigabilité (*Continuous Airworthiness Maintenance Program*, CAMP), notamment en ce qui concerne la dissociation entre les fonctions de maintenance et les fonctions d'inspection pour ce qui est des éléments identifiés par le transporteur aérien/client comme nécessitant une inspection;

(xi) des procédures visant à garantir le respect des manuels d'entretien du fabricant ou de ses instructions en matière de maintien de la navigabilité et de traitement des écarts; ainsi que des procédures visant

à garantir que toutes les consignes de navigabilité applicables publiées par la FAA sont à la disposition du personnel en charge de la maintenance lorsqu'il exécute son travail;

(xii) des procédures confirmant que les chefs d'ateliers et autres employés de l'OMA qui sont chargés des inspections finales et des remises en service de produits aéronautiques américains savent lire et écrire en anglais et qu'ils comprennent cette langue;

(xiii) des procédures permettant de travailler en dehors du site fixe de manière récurrente, s'il y a lieu.

2.2 Pour conserver son agrément au titre du CFR 14, Parties 43 et 145, dans le cadre de la présente annexe, l'OMA doit satisfaire aux exigences énoncées ci-dessous. L'autorité aéronautique vérifie que l'OMA:

(a) permet à la FAA, ou à l'autorité aéronautique pour le compte de la FAA, de l'inspecter en vue de contrôler le maintien de sa conformité aux exigences de la Partie 145 EASA et aux présentes conditions particulières (soit le CFR 14, Partie 43, et le CFR 14, Partie 145);

(b) accepte que la FAA puisse ouvrir des enquêtes et prendre des mesures répressives conformément à ses règles et directives;

(c) coopère dans le cadre de toute enquête ou mesure répressive;

(d) continue de respecter la Partie 145 EASA, ainsi que les présentes conditions particulières;

(e) en cas de maintien de la conformité réglementaire, la FAA peut renouveler la certification initiale de l'OMA au terme d'une période de 12 mois, puis tous les 24 mois.

Appendice 2

Agents techniques jugés qualifiés aux fins de la présente annexe:

L'Administration fédérale de l'aviation

L'Agence européenne de la sécurité aérienne

Les autorités aéronautiques des États membres suivants de l'Union européenne sont réputées être qualifiées aux fins de la présente annexe:

La République fédérale d'Allemagne

La République d'Autriche

Le Royaume de Belgique

Le Royaume de Danemark

Le Royaume d'Espagne

La République de Finlande

La République française

L'Irlande

La République italienne

Le Grand-Duché de Luxembourg

La République de Malte

Le Royaume des Pays-Bas

La République de Pologne

La République portugaise

La République tchèque

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Le Royaume de Suède

Appendice 3

PROCÉDURES À SUIVRE PAR L'AUTORITÉ AÉRONAUTIQUE

L'autorité aéronautique, agissant pour le compte de la FAA, exécute, conformément aux procédures et documents d'orientation du CMCM, les fonctions suivantes:

1) En ce qui concerne une demande initiale d'agrément d'organisme de maintenance, l'autorité aéronautique:

   a) examine le dossier du demandeur de certificat de la FAA;

   b) informe le demandeur de toutes les procédures appropriées;

   c) examine tous les éléments d'information préalablement au dépôt de la demande et les transmet à la FAA;

   d) examine et approuve le supplément du demandeur au manuel des spécifications de l'organisme de maintenance;

   e) effectue un audit/une inspection de l'organisme de maintenance pour contrôler sa conformité aux documents d'orientation applicables;

   f) approuve un dossier de demande complet, comportant une copie du rapport de surveillance et une recommandation signée de certification par la FAA, et le transmet à la FAA;

   g) conserve une copie du supplément de la FAA.

2) En ce qui concerne une demande de renouvellement d'agrément d'organisme de maintenance par la FAA (les renouvellements se font 12 mois après la certification initiale, puis tous les 24 mois), l'autorité aéronautique:

   a) examine le dossier du demandeur de certificat de la FAA;

   b) vérifie que la ou les inspections requises des installations ont bien été réalisées;

   c) examine et approuve les éventuelles modifications du supplément de la FAA au manuel des spécifications de l'organisme de maintenance;

   d) informe la FAA des conclusions pertinentes de la ou des inspections des installations;

   e) approuve un dossier de demande complet, comportant une copie du rapport de surveillance et une recommandation signée de renouvellement, et le transmet à la FAA.

3) En cas de changement ou modification du certificat de la FAA, l'autorité aéronautique:

a) garantit que l’ensemble des changements ou modifications prévoient au minimum le dépôt d’une demande;

b) transmet, en ce qui concerne l’ajout d’escales ou de stations fixes, un rapport et une recommandation à la FAA.

FORMULAIRE 3 DE L'EASA - CERTIFICAT D'AGRÉMENT AMÉRICAIN

CERTIFICAT D'AGRÉMENT

RÉFÉRENCE EASA.145.XXXX

Vu les dispositions de l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil ainsi que de l'accord bilatéral en vigueur entre la Communauté européenne et le gouvernement des États-Unis d'Amérique, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) certifie que:

NOM DE L'ENTREPRISE

ADRESSE

ADRESSE

ADRESSE

est un organisme de maintenance Partie-145 autorisé à entretenir les produits répertoriés dans les spécifications de certification et les spécifications techniques connexes de la FAA (*Air Agency Certificate and associated Operations Specifications*) et à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service en utilisant la référence ci-dessus, sous réserve des conditions suivantes:

1. le présent agrément est limité au domaine d'application spécifié dans le certificat de centre de réparation au titre du CFR 14, Partie 145, et dans les spécifications techniques connexes, pour les travaux réalisés aux États-Unis (sauf accord contraire de l'EASA dans un cas particulier);

2. le champ d'application du présent agrément ne dépasse pas les catégories et qualifications autorisées selon la Partie 145 de l'EASA, telles qu'elles sont décrites dans le règlement (CE) n° 2042/2003;

3. le présent agrément exige le respect du CFR 14, Partie 145, ainsi que des différences décrites dans les procédures de mise en œuvre en matière de maintenance, notamment l'utilisation du formulaire 8130-3 de la FAA pour la remise en service d'éléments d'aéronefs, dont les groupes turbomoteurs;

4. les certificats d'autorisation de remise en service mentionnent le numéro de référence de l'agrément Partie-145 de l'EASA indiqué ci-dessus ainsi que le numéro du certificat délivré au titre du CFR 14, Partie 145;

5. sous réserve du respect des conditions ci-dessus, le présent agrément reste valable jusqu'au:

   [période de validité de deux ans]

   tant qu'il n'est pas rendu, remplacé, suspendu ou retiré.

Date de délivrance

Signature

Pour l’EASA