COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 14.6.2007
COM(2007) 325 final

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

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma de un Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos de América sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la celebración de un Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos de América sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil

(presentados por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

1. El 24 de noviembre de 2003 la Comisión solicitó al Consejo la autorización para llevar a cabo negociaciones con los Estados Unidos de América sobre el reconocimiento mutuo de resultados de certificación en los ámbitos de la seguridad y la compatibilidad medioambiental de la aviación civil.

2. El 9 de marzo de 2004 el Consejo concedió dicha autorización; asimismo, dio instrucciones a la Comisión para que llevara a cabo las negociaciones con arreglo a una serie de directrices y designó un comité especial que la asistiera en la tarea.

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

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

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

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

5. Para conseguir estos objetivos, las directrices de negociación habían propuesto los siguientes medios:

   (a) aproximar progresivamente las exigencias y los procesos reglamentarios de ambas partes;

   (b) fortalecer la confianza en los sistemas de certificación de ambas partes para permitir que las autoridades competentes de todos los Estados miembros ejecuten en nombre de la autoridad competente de los EEUU (la FAA, Federal Aviation Administration) y en un tiempo razonable las tareas que les impone el Reglamento (CE) nº 1592/2002;

   (c) que cada parte reconozca la capacidad de los organismos involucrados en los procedimientos regulados de la otra parte para llevar a cabo de forma satisfactoria las labores de evaluación de la conformidad y supervisioón reglamentaria conducentes a la expedición de sus propias aprobaciones;

(d) fomentar la cooperación gracias a la celebración regular de consultas entre las partes, garantizando así que el Acuerdo funciona satisfactoriamente, y más en particular mediante la implantación de los mecanismos de cooperación apropiados para verificar, con carácter recíproco, la idoneidad y capacidad de las entidades reguladoras encargadas de la ejecución del acuerdo;

(e) instituir un sistema de supervisión continuada del funcionamiento del acuerdo y, en particular, de los procedimientos de ejecución que son parte integrante del mismo, y hacer que la gestión de dicho acuerdo se encomiende a un comité conjunto compuesto por representantes de ambas partes y encargado de encontrar y proponer con prontitud soluciones a cualquier problema derivado de la aplicación del Acuerdo.

2. EL PROCESO DE NEGOCIACIONES

6. Las negociaciones con los EEUU se han centrado en cómo lograr el reconocimiento mutuo de aprobaciones que certifiquen la aeronavegabilidad de las aeronaves y de los componentes y equipos instalados en ellas, así como de aprobaciones que acreditan a las organizaciones que participan en su diseño, producción y mantenimiento. Tales aprobaciones serían expedidas por cualquiera de las partes, respetando determinados procedimientos en materia de aeronavegabilidad y mantenimiento.

7. A lo largo de las negociaciones ambas partes decidieron exponer los particulares de estos procedimientos en anexos adjuntos al Acuerdo y disponer explícitamente en el texto (véase el artículo 4, letra F) que tanto el Acuerdo como sus anexos son obligatorios para ambas partes. Esto fue necesario ya que en el pasado y hasta el momento presente los acuerdos bilaterales celebrados en el ámbito de la aviación civil entre los Estados miembros y terceros países, incluidos los EEUU, estaban concebidos de tal manera que los procedimientos de ejecución de aspectos específicos tales como el mantenimiento o la aeronavegabilidad figuraban en documentos que no formaban parte integrante del Acuerdo. La celebración de tales acuerdos corría a cargo, sin excepción, de las autoridades de aviación civil y eran considerados acuerdos de colaboración, mientras que los acuerdos en materia de seguridad eran negociados por los Gobiernos.

8. Las negociaciones se han desarrollado de forma paralela a otras actividades destinadas a fortalecer la confianza:

(a) inspecciones de las autoridades nacionales con el fin de incluir a ambas en los procedimientos vigentes en materia de aeronavegabilidad (IPA) y mantenimiento (MIP). La EASA, por su lado, fue objeto de auditoría por parte de la FAA en enero de 2005, seguida de una visita de seguimiento en febrero de 2006.

(b) «*shadow certification projects*»: las autoridades norteamericanas han pedido que la FAA esté presente en la realización de proyectos de certificación por parte de la EASA con el fin de familiarizarse con los procedimientos de la Agencia. La FAA y la EASA han acordado que la FAA estará presente en una serie de proyectos de certificados de tipo o de certificados suplementarios.

9. Desde que fueron autorizadas las negociaciones, y aparte de numerosas reuniones técnicas, los dos equipos negociadores se han reunido nueve veces: Bruselas, 10 - 11 de marzo, 12 -13 de julio, Washington, 9 - 10 de noviembre de 2004; Bruselas, 13-14 de abril, 14 – 15 de diciembre, Washington, 7 – 8 de julio de 2005; Washington, 29 - 30 de marzo, Bruselas, 14 de junio de 2006 y 1 de marzo de 2007.

10. El Comité especial constituido por el Consejo con ocasión de la autorización otorgada a la Comisión se reunió tres veces para revisar el texto: 6 de julio de 2006, 25 de enero y 19 de marzo de 2007.

3. BASE JURÍDICA DEL ACUERDO

11. De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la eliminación de barreras técnicas al comercio de mercancías es materia de la política comercial común, de conformidad con el artículo 133, apartado 1, del Tratado CE, y por lo tanto competencia exclusiva de la Comunidad[1].

12. Por otro lado, con la entrada en vigor en septiembre de 2002 del Reglamento (CE) n° 1592/2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), la Comunidad ha logrado una armonización interna de los aspectos regulados por dicho Reglamento, a saber, la aeronavegabilidad inicial y continuada (incluido el mantenimiento) y la compatibilidad de los productos aeronáuticos desde el punto de vista medioambiental. Este Reglamento ha sido complementado por una serie de disposiciones de aplicación (Reglamentos n° 1702/2003 y n° 2042/2003 de la Comisión) que establecen los requisitos y procedimientos que deben seguir los solicitantes o titulares de certificados y las autoridades para garantizar que se cumplen las disposiciones y objetivos de la normativa básica en todo momento. El Acuerdo propuesto afecta a la legislación comunitaria según el sentido de la jurisprudencia relativa al asunto ERTA.

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

4. ESTRUCTURA DEL ACUERDO

14. En líneas generales el Acuerdo negociado presenta la estructura de un acuerdo «clásico» de seguridad aérea, un «Bilateral Aviation Safety Agreement» (o «BASA», como se conoce en sus siglas inglesas a los acuerdos bilaterales de seguridad aérea vigentes entre los Estados miembros y los Estados Unidos de América). Al igual que sucede con los BASA, este acuerdo se basa en la confianza mutua hacia el sistema vigente en la otra parte y en la constatación de diferencias reglamentarias. Por ello,

---

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

comporta obligaciones y métodos de cooperación entre la autoridad exportadora e importadora, permitiendo que esta última expida su certificado sin necesidad de duplicar todas las evaluaciones ya realizadas por la autoridad exportadora, y también procedimientos de resolución de controversias para la modificación del acuerdo.

15. La forma de llevarlo a cabo, es decir, de cooperar y de reconocer mutuamente los resultados de certificación de la otra parte en los campos de la aeronavegabilidad y el mantenimiento (métodos, ámbito de aplicación, tanto en el caso de los productos como de los servicios, diferencias reglamentarias, -denominadas también «condiciones especiales» en la jerga del sector-, queda enunciada en los anexos del Acuerdo. Esta es la diferencia entre el Acuerdo negociado y los acuerdos BASA celebrados entre los Estados miembros y terceros países, incluidos los Estados Unidos de América. Lo que en el caso que nos ocupa queda enunciado en los anexos, en el de los acuerdos BASA se suele incluir en acuerdos separados, celebrados a nivel de autoridad de aviación civil, que no tienen el carácter obligatorio de un Tratado. Tales acuerdos suelen llamarse «MIP» (procedimientos de ejecución en materia de mantenimiento) e «IPA» (procedimientos de ejecución en materia de aeronavegabilidad). En la práctica, la entrada en vigor de las disposiciones de los acuerdos BASA sólo puede tener lugar tras la firma de IPA o de MIP, ya que estos últimos son los que se determinan cómo se han de llevar a cabo los objetivos de los BASA. Por eso ha insistido la Comisión durante las negociaciones en que los procedimientos que regulan el reconocimiento mutuo de resultados de certificación en los ámbitos de la aeronavegabilidad y el mantenimiento formen parte integrante del Acuerdo en forma de anexos.

16. Como sucede en el marco de los acuerdos BASA, en los que los procedimientos de ejecución están dotados de la flexibilidad imprescindible para garantizar la fluidez necesaria en la aplicación cotidiana, facilitando las tareas administrativas de ambos (tanto de las autoridades como de los titulares o solicitantes de certificados, cada uno en su ámbito reglamentario respectivo), el Acuerdo negociado permite que los anexos, que en lo fundamental contienen las disposiciones de aplicación de la Comunidad en materia de aeronavegabilidad (Reglamento nº 2042/2003 de la Comisión) y de mantenimiento (Reglamento nº 2042/2003 de la Comisión), puedan ser modificados por las partes mediante decisión del Consejo Bilateral de Supervisión.

5. CONTENIDO DEL ACUERDO

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

17. El Acuerdo no se propone ir más allá de lo que es permisible en la legislación vigente de cada parte. La normativa vigente en la Comunidad Europea es el Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, así como sus disposiciones de aplicación y sus modificaciones.

18. De este modo, el sistema comunitario queda claramente reflejado en el texto propuesto, donde se establece una separación clara entre la certificación de los productos y componentes aeronáuticos, y la de las organizaciones de diseño,

fabricación y mantenimiento de tales productos y componentes. Esto puede comprobarse especialmente en el artículo 3 (Dirección Ejecutiva), 4 (disposiciones generales) y 19 (entrada en vigor, modificaciones y extinción).

5.2. Medios eficaces para perseguir los objetivos del mandato

19. El proyecto dispone que cada parte aceptará los resultados de certificación de la otra cuando hayan sido realizados con arreglo a las disposiciones de los anexos (artículo 4, letra A).

20. El proyecto reconoce el derecho de la autoridad reglamentaria de ambas partes a expedir certificados que acrediten, en nombre de la otra parte, la conformidad con el sistema de esta última (artículo 5, letra A).

21. Para asegurar la continuidad de la confianza mutua, el Acuerdo propone el establecimiento de un sistema de cooperación y consulta continuadas que conlleva la realización de auditorías e inspecciones, de notificaciones y consultas rápidas sobre todos los temas comprendidos en su ámbito de aplicación (artículo 6, relativo a la cooperación y la transparencia).

5.3. Realización de consultas regulares y resolución rápida de controversias

22. El Acuerdo propuesto está concebido para procurar un funcionamiento cotidiano ágil y fluido que permita solventar lo antes posible los problemas técnicos derivados de su aplicación.

23. Para ello se crea un comité conjunto (el Consejo Bilateral de Supervisión –en lo sucesivo, el Consejo) y los subcomités conjuntos de aquél (el Consejo de Supervisión de la Certificación y el Consejo de Supervisión del Mantenimiento), que deben informar al Consejo y llevar un seguimiento de la aplicación de los anexos. El Consejo y sus subcomités ejercen funciones de consulta y mediación para garantizar un funcionamiento sin trabas del acuerdo; constituyen un foro donde resolver las diferencias que surjan entre las partes (artículos 3, relativo a la Dirección Ejecutiva, y 5 (anexos).

24. Al Consejo Bilateral de Supervisión se encomienda el debate y aprobación de cualquier modificación de los procedimientos de ejecución o de cualquier nuevo procedimiento que se incorpore al Acuerdo de conformidad con el mandato.

25. Puede solicitarse la celebración de consultas en cualquier momento (artículo 17). Las partes deben, sin embargo, intentar por todos los medios resolver problemas técnicos a un nivel lo más bajo posible sin dejar que se conviertan en «controversias».

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

26. Con el fin de mantener un alto nivel de confianza en el sistema de certificación de la aeronavegabilidad de la otra parte, la Comunidad y los Estados Unidos de América asumen ciertas obligaciones:

- garantizar que tanto sus Agentes Técnicos como sus autoridades nacionales de aviación cumplen sus obligaciones con arreglo al Acuerdo (artículo 4, letra D).

- cooperar en el ámbito de la promoción de la calidad y permitir la participación de la otra parte en inspecciones de la normalización y en funciones de supervisión de autoridades y empresas – (artículo 7).

- cooperar en medidas encaminadas a garantizar el cumplimiento de la normativa en el ámbito de la evaluación de la conformidad de los productos, procedimientos o servicios, según se disponga en los anexos correspondientes (artículo 8).

- intercambiar información en materia de seguridad (información disponible sobre accidentes o incidentes – artículo 9) y garantizar la confidencialidad del intercambio (artículo 11).

- notificar a la otra parte todos los requisitos aplicables (artículo 10) y consultarla puntualmente sobre cualquier cambio reglamentario u organizativo (artículo 15, letras B y C).

5.5. Medidas eficaces de salvaguarda

27. El proyecto de Acuerdo está concebido de tal manera que ha de conferir a las partes la flexibilidad necesaria para reaccionar inmediatamente a problemas de seguridad o para imponer un nivel de protección más elevado si se considera necesario para la seguridad (artículo 15, letras A y B). Con el fin de permitir que ambas partes puedan resolver este tipo de situaciones sin poner en peligro la validez del Acuerdo, se han previsto procedimientos específicos.

28. Pero si las partes no pueden resolver satisfactoriamente una determinada situación, el proyecto de texto establece, en primer lugar, la posibilidad de suspender la aceptación de los resultados de certificación de la autoridad competente con la que existe el desacuerdo (artículo 18) y, en segundo lugar, medios y procedimientos para denunciar el Acuerdo en parte o en su totalidad (artículo 19, letras D y F).

2007/0110 (ACC)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma de un Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos de América sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión[2],

Considerando lo siguiente:

(1) La Comisión ha negociado en nombre de la Comunidad un Acuerdo sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil con los Estados Unidos de América, de conformidad con la Decisión del Consejo que autorizaba a la Comisión a abrir negociaciones[3];

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

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

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

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

---

2 DO C […] de […], p. […].

3 SEC(2003) 1319 final de 24.11.2003.

Artículo 2

Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que sus acuerdos bilaterales con los Estados Unidos, recogidos en la lista 1, adjunta al Acuerdo, puedan ser modificados o derogados, según proceda, en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Consejo
El Presidente

2007/0111 (ACC)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la celebración de un Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos de América sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión[4],

Considerando lo siguiente:

(1) La Comisión ha negociado en nombre de la Comunidad un Acuerdo sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil con los Estados Unidos de América, de conformidad con la Decisión del Consejo que autorizaba a la Comisión a abrir negociaciones;

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

(3) Procede aprobar el Acuerdo;

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

(5) Los Estados miembros deben tomar todas las medidas necesarias para garantizar que sus acuerdos bilaterales con los Estados Unidos de América en el mismo ámbito sean modificados o derogados, según proceda, en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo.

---

[4] DO C […] de […], p. […].

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

(1) Queda aprobado en nombre de la Comunidad el Acuerdo entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos de América sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil.

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

(3) Se autoriza al Presidente del Consejo para que designe a la persona facultada para realizar la notificación a que se refiere el artículo 19, apartado 1, del Acuerdo.

Artículo 2

(1) En el Consejo Bilateral de Supervisión constituido con arreglo al artículo 3 del Acuerdo la Comunidad estará representada por La Comisión Europea asistida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea y acompañada por las autoridades de aviación que representan a los Estados miembros.

(2) La Comunidad estará representada en el Consejo de Supervisión de la Certificación mencionado en el apartado 2.1.1 del anexo 1 del Acuerdo y en el Consejo Conjunto de Coordinación del Mantenimiento mencionado en el apartado 3.1.1 del anexo 2 del Acuerdo por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, asistida por las Autoridades de Aviación directamente afectadas por los asuntos tratados en el orden del día de cada reunión.

Artículo 3

(1) La Comisión determinará, una vez celebradas consultas con el comité especial designado por el Consejo, la posición adoptada por la Comunidad en el Consejo Bilateral de Supervisión en relación con los siguientes asuntos:

– Adopción o modificación de los procedimientos de reglamentación interna del Consejo Bilateral de Supervisión mencionado en el artículo 3, letra B, del Acuerdo;

– Las eventuales modificaciones de los anexos del Acuerdo, efectuadas de conformidad con el artículo 19, letra B, del Acuerdo, si se ajustan a la legislación comunitaria correspondiente y no suponen la modificación de la misma.

(2) La Comisión, una vez celebradas consultas con el comité especial citado en el apartado 1, podrá tomar las siguientes medidas:

– Adoptar medidas de salvaguardia de conformidad con el artículo 15, letra B, del Acuerdo;

– Solicitar la celebración de consultas de conformidad con el artículo 17, letra A, del Acuerdo;

– Suspender la aceptación de conclusiones y rescindir la suspensión de conformidad con el artículo 18 del Acuerdo.

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

– Adopción de anexos suplementarios de conformidad con los artículos 3, letra C, apartado 7 y 19, letra C, del Acuerdo;

– Cualquier otra modificación del Acuerdo no comprendida en el ámbito de aplicación del anterior apartado 1;

– La terminación de anexos individuales de conformidad con el artículo 19, letra E, del Acuerdo.

Artículo 4

Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que sus acuerdos bilaterales con los Estados Unidos de América, recogidos en la lista 1, adjunta al Acuerdo, sean modificados o derogados, según proceda, en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

ACUERDO ENTRE

LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Y

LA COMUNIDAD EUROPEA,

sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil

LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y LA COMUNIDAD EUROPEA (en lo sucesivo, «las Partes»),

Con el deseo de construir sobre los cimientos de décadas de cooperación transatlántica en el ámbito de la seguridad en la aviación civil y de comprobaciones y aprobaciones en el terreno medioambiental;

Proponiéndose mejorar las tradicionales relaciones de cooperación entre Europa y los Estados Unidos con el fin de lograr un alto nivel de seguridad en la avión civil y de minimizar la carga económica que supone para el sector de la aviación y sus operadores la duplicación de las tareas de supervisión impuestas por la reglamentación;

Resueltos a garantizar a la flota de aviación civil una seguridad operativa continuada , así como un intercambio puntual de información a nivel interno;

Resueltos a desarrollar un sistema amplio de cooperación reglamentaria en el ámbito de la seguridad en la aviación civil y de las comprobaciones y aprobaciones medioambientales, basado en un entorno de comunicación continuada y confianza mutua; y

Reconociendo los derechos y obligaciones de los Estados Unidos y los Estados miembros de la Comunidad Europea (en lo sucesivo, «Estados miembros») con arreglo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 («Convenio de Chicago») y sus anexos,

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

Artículo 1

Definiciones

A efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

A. «Aprobación de aeronavegabilidad», la conclusión de que el diseño o el cambio de diseño de un producto aeronáutico civil cumple las normas aplicables o de que un determinado producto se ajusta a un diseño del que se ha comprobado que cumple las citadas normas y se encuentra en condiciones seguras de funcionamiento.

B. «Autoridad de Aviación», una entidad o agencia de un Estado miembro de la Unión Europea que, en nombre de la Comunidad Europea, ejerce funciones oficiales de supervisión de entidades reguladas y determina su conformidad con las disposiciones legislativas o reglamentarias vigentes y con otros requisitos comprendidos en el ámbito de competencia de la Comunidad Europea.

C. «Producto aeronáutico civil», una aeronave, o motor de aeronave, hélice, equipo, componente o parte que se instale en ella.

D. «Aprobación medioambiental», la conclusión de que el diseño o el cambio de diseño de un producto aeronáutico civil cumple las normas aplicables en materia de ruido, pérdida de combustible o emisión de gases.

E. «Comprobaciones medioambientales», un proceso mediante el cual se evalúa el cumplimiento de las normas aplicables en materia de ruido, pérdida de combustible o emisión de gases de un diseño o cambio de diseño de un producto aeronáutico civil.

F. «Agente Técnico», la *Federal Aviation Administration* (FAA) en el caso de los Estados Unidos y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) en el de la Comunidad Europea.

G. «Mantenimiento», la realización de una o más de las siguientes tareas: la inspección, revisión general, reparación, conservación y la sustitución de piezas, materiales, equipos o componentes de un productos aeronáutico civil con el fin de garantizar la aeronavegabilidad continuada del mismo; asimismo, la realización de alteraciones o modificaciones aprobadas anteriormente y efectuadas con arreglo a las condiciones establecidas por el Agente Técnico correspondiente.

H. «Supervisión», la vigilancia periódica destinada a determinar el cumplimiento continuado de las normas vigentes.

I. «Entidad regulada», una persona física o jurídica cuyas actividades en los ámbitos de la seguridad en la aviación civil y de las comprobaciones y aprobaciones medioambientales están sujetas a la autoridad de una o de ambas Partes.

Artículo 2

Objeto y ámbito de aplicación

A. Los objetivos del presente Acuerdo son los siguientes:

(1) Permitir, según lo dispuesto en los anexos del presente Acuerdo, el reconocimiento mutuo de las conclusiones en materia de conformidad y de las aprobaciones expedidas por los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación.

(2) Promover un alto grado de seguridad en el transporte aéreo.

(3) Garantizar la continuación del alto grado de cooperación reglamentaria y de armonización que existe entre los Estados Unidos y la Comunidad Europea en los ámbitos cubiertos por la letra B.

B. El ámbito de cooperación del presente Acuerdo es el siguiente:

(1) Las aprobaciones de aeronavegabilidad y la supervisión de productos aeronáuticos civiles;

(2) Las comprobaciones y aprobaciones medioambientales de productos aeronáuticos civiles; y

(3) La aprobación y supervisión de instalaciones de mantenimiento.

C. Las Partes podrán acordar otras áreas de cooperación y reconocimiento mediante modificación por escrito del presente Acuerdo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19.

Artículo 3

Dirección Ejecutiva

A. Las Partes instituyen un Consejo Bilateral de Supervisión (en lo sucesivo, «el Consejo») que será responsable de garantizar el funcionamiento efectivo del presente Acuerdo y se reunirá de forma periódica para evaluar su aplicación.

B. El Consejo estará compuesto por representantes de:

los Estados Unidos de América (Federal Aviation Administration, Copresidente), y

la Comunidad Europea (Comisión Europea, Copresidente, asistida de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y acompañada de las Autoridades de Aviación.

El Consejo puede invitar a expertos en cuestiones específicas para que participen con carácter *ad hoc*. Podrá determinar y supervisar la actividad de los grupos de trabajo técnicos. Elaborará y adoptará su reglamento interno. Todas las decisiones del Consejo se tomarán por consenso; cada Parte dispondrá de un voto. Estas decisiones se consignarán por escrito y las firmarán los representantes de las Partes en el Consejo.

C. El Consejo podrá deliberar sobre cualquier asunto relacionado con el funcionamiento del presente Acuerdo. Se encargará, en especial, de lo siguiente:

(1) La resolución de controversias, según se dispone en el artículo 17.

(2) Si procede, la modificación de los anexos de acuerdo con el artículo 19, letra B.

(3) La constitución de un foro de debate de los asunto que pudieran surgir, así como de los cambios que pudieran afectar a la aplicación del presente Acuerdo;

(4) La constitución de un foro para el debate de planteamientos comunes en materia de seguridad y medio ambiente, dentro del marco del presente Acuerdo, así como para intercambiar con carácter regular información sobre temas de seguridad, incluidas consultas encaminadas a la propuesta de nuevas medidas o a la modificación de medidas existentes.

(5) La constitución de un foro para debates urgentes de las propuestas de disposiciones legislativas o reglamentarias presentadas por la otra Parte.

(6) El intercambio de información sobre eventuales cambios organizativos.

(7) En su caso, la adopción de anexos suplementarios.

(8) La realización, si procede, de propuestas a las Partes para cualquier otra modificación del presente Acuerdo.

Artículo 4

Disposiciones generales

A. Cada Parte aceptará las conclusiones en materia de cumplimiento de la normativa y las aprobaciones adoptadas por el Agente Técnico de la otra Parte y, en el caso de los Estados Unidos, por las Autoridades de Aviación, en los términos y condiciones establecidos en los anexos del presente Acuerdo.

B. A no ser que se disponga otra cosa en los anexos del presente Acuerdo, no se considerará que éste supone la aceptación o reconocimiento mutuos de las normas o las reglamentaciones técnicas de las Partes.

C. Cada Parte reconocerá el sistema de delegación de la otra Parte en favor de las personas designadas o de las entidades reguladas existentes en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, considerando que cumplen los oportunos requisitos legales de cada Parte. Las Partes otorgarán a las conclusiones acerca del cumplimiento de la normativa adoptadas por las citadas personas designadas o entidades reguladas, de acuerdo con lo dispuesto en los anexos, la misma validez que si las hubiera adoptado directamente un Agente Técnico o Autoridad de Aviación. Los sistemas de delegación establecidos con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo serán objeto de medidas de fortalecimiento de la confianza.

D. Las Partes se asegurarán de que sus Agentes Técnicos y Autoridades de Aviación cumplen las obligaciones que les impone el presente Acuerdo, incluidos sus anexos.

E. En caso de que el titular de una aprobación de diseño transfiera ésta a otra entidad, el Agente Técnico responsable de la aprobación notificará rápidamente al otro de la transferencia.

F. El presente Acuerdo, incluidos sus Anexos, es obligatorio para ambas Partes.

Artículo 5

Anexos

A. Tratándose de asuntos comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo 2, letra B, apartados 1), 2) y 3), las Partes admiten que las normas, disposiciones técnicas, prácticas y procedimientos son suficientemente compatibles para permitir el reconocimiento mutuo de las aprobaciones y conclusiones realizadas por una Parte en nombre de la otra, de acuerdo con lo dispuesto en los anexos sobre el cumplimiento, de normas previamente acordadas. Las Partes admiten también que existen diferencias de carácter técnico entre sus sistemas de aviación civil y que son tratadas en los anexos.

B. Tratándose de asuntos añadidos en el ámbito de aplicación del artículo 2, letra B, de conformidad con el artículo 2, letra C), las Partes o sus representantes en el Consejo elaborarán nuevos anexos que determinen las condiciones de reconocimiento mutuo de las conclusiones sobre cumplimiento de la normativa o de las aprobaciones, cuando acuerden que las normas, disposiciones técnicas, prácticas y procedimientos de aviación civil de la otra Parte en los ámbitos de cooperación suplementarios son suficientemente compatibles para permitir el reconocimiento mutuo de las aprobaciones y conclusiones sobre el cumplimiento de la normativa adoptadas por una Parte en nombre de la otra.

C. Cada uno de los anexos deberá contener, como mínimo,

(1) Disposiciones para establecer y mantener la confianza en los Agentes Técnicos de la otra Parte y en la capacidad técnica de todas las Autoridades de Aviación de adoptar conclusiones en nombre de la otra Parte.

(2) Procedimientos para incorporar y suspender el reconocimiento de conclusiones sobre cumplimiento de la normativa o de aprobaciones expedidas por Autoridades de Aviación específicas.

(3) Determinación del ámbito de aplicación del reconocimiento de conclusiones sobre cumplimiento de la normativa o de aprobaciones entre las Partes.

(4) Disposiciones para las consultas técnicas entre Agentes Técnicos.

(5) En su caso, disposiciones en materia de organismos conjuntos de coordinación.

(6) Disposiciones por las que se autoriza a los Agentes Técnicos a elaborar e instaurar Procedimientos de Ejecución Técnica.

Artículo 6

Cooperación reglamentaria y transparencia

A. Los Agentes Técnicos elaborarán e instaurarán procedimientos de cooperación reglamentaria en materia de seguridad en la aviación civil y de las comprobaciones y aprobaciones medioambientales, para lo que tendrán en cuenta las directrices aplicables en el ámbito de la cooperación reglamentaria entre las Partes. Tales procedimientos preverán la posibilidad de que, siempre que sea posible, los expertos del Agente Técnico, Autoridad de Aviación o sector industrial de una Parte celebren consultas y participen desde una etapa temprana en la elaboración de las disposiciones reglamentarias de aviación civil que lleve a cabo la otra Parte.

B. Siempre que haya disponibilidad de fondos, las Partes fomentarán, en su caso, la cooperación transatlántica continuada en iniciativas importantes del ámbito de la aviación.

Artículo 7

Cooperación para la garantía de la calidad y actividades de inspección de la normalización

Para promover de forma duradera el entendimiento y la compatibilidad entre los sistemas reglamentarios de las Partes en el ámbito de la seguridad de la aviación civil, cada Agente Técnico podrá participar en las actividades internas de garantía de la calidad y de inspección de la normalización en el terreno de la acreditación y la supervisión, de conformidad con lo dispuesto en los anexos.

Artículo 8

Cooperación en actividades destinadas a hacer cumplir la aplicación de la normativa

Dentro del respeto de la legislación y la reglamentación vigentes, las Partes convienen en permitir, a través de sus Agentes Técnicos o Autoridades de Aviación, según proceda, la cooperación mutua y la asistencia en cualquier investigación o medida destinada a hacer cumplir la normativa en caso de supuesta infracción de una norma o reglamentación incluida en el ámbito de aplicación del Acuerdo. Por otro lado, cada Parte notificará puntualmente la otra de cualquier investigación que afecte a sus intereses mutuos.

Artículo 9

Intercambio de datos en materia de seguridad

Dentro del respeto de la legislación y la reglamentación vigentes, las Partes acuerdan

A. Facilitarse mutuamente y con diligencia, a petición de la otra Parte, y a través de sus Agentes Técnicos, la información de que dispongan en relación con accidentes o incidentes que afecten a productos aeronáuticos civiles o entidades reguladas, y

B. Intercambiar otra información en materia de seguridad de acuerdo con los procedimientos establecidos por los Agentes Técnicos.

Artículo 10

Requisitos, procedimientos y orientaciones aplicables

Las Partes acuerdan notificarse mutuamente los requisitos, procedimientos y orientaciones aplicables en los ámbitos cubiertos por el presente Acuerdo.

Artículo 11

Protección de la propiedad intelectual y solicitudes de información

A. Las Partes reconocen que la información a que se refiere el presente Acuerdo y presentada por una entidad regulada o Parte puede contener elementos sujetos a propiedad intelectual, secreto comercial, información económica confidencial o derechos exclusivos, así como datos confidenciales para esa entidad regulada u otra persona (información restringida). A no ser que así lo exija la legislación, ninguna de las Partes copiará, difundirá o mostrará información considerada restringida, sin una autorización previa por escrito de la persona o entidad a quien incumba la confidencialidad, a ninguna otra persona no empleada por ella.

B. En la medida en que la Comunidad Europea comparta información restringida con una Autoridad de Aviación o una entidad encargada de la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, tratará tal información como documentación confidencial y garantizará que la Autoridad de Aviación o entidad no la copie, difunda o muestre, sin una autorización previa por escrito de la persona o entidad a quien incumba la confidencialidad, a ninguna otra persona no empleada por ella.

C. Las solicitudes procedentes del público de la información a que se refiere la letra A del presente artículo, incluido el acceso a los documentos, se tratarán con arreglo a las disposiciones legislativas y reglamentarias aplicables para la Parte que recibe tales solicitudes. El Agente Técnico que reciba la solicitud información presentada por la otra Parte o por sus entidades reguladas consultará con el Agente Técnico de la otra Parte antes de facilitar la información. Los Agentes Técnicos se asistirán mutuamente, si fuera necesario, en la respuesta a las solicitudes.

Artículo 12

Aplicabilidad

A no ser que los anexos del presente Acuerdo dispongan otra cosa, el presente Acuerdo se aplicará, por una parte, al sistema reglamentario de aviación civil de los Estados Unidos, aplicado en el territorio de los Estados Unidos de América, y por otra, al sistema reglamentario de aviación civil de la Comunidad Europea, aplicado en los territorios en los que rige el Tratado

constitutivo de la Comunidad Europea, y de acuerdo con las condiciones establecidas en dicho Tratado (o en otro instrumento posterior que lo sustituya).

Artículo 13

Acceso sin obstáculos

A efectos de actividades de vigilancia e inspecciones, el Agente Técnico y las Autoridades de Aviación de cada parte asistirán al Agente Técnico de la otra parte en la obtención de un acceso sin obstáculos a las entidades reguladas que se encuentran bajo su autoridad.

Artículo 14

Tasas

Cada Parte se esforzará en garantizar que las tasas impuestas por sus Agentes Técnicos a los solicitantes y entidades reguladas por los servicios de certificación y aprobación incluidos en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo sean justas, razonables y proporcionadas.

Artículo 15

Protección de la autoridad reglamentaria

Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo se interpretará como una limitación de la autoridad de una Parte para

A. Determinar, a través de medidas legislativas, reglamentarias y administrativas, el nivel de protección que considera apropiado en materia de seguridad en la aviación civil y de las comprobaciones y aprobaciones medioambientales; y

B. Tomar inmediatamente todas las medidas necesarias para eliminar o minimizar cualquier menoscabo de la seguridad. Si una Parte adopta una medida que afecta a actividades comprendidas en el ámbito del presente Acuerdo, informará según proceda a la otra Parte a través de un Agente Técnico o Autoridad de Aviación en cuanto sea posible, y como máximo 15 días después de la adopción de dicha medida.

C. Modificar su reglamentación, sus procedimientos o sus normas técnicas, y aplicarlos a sus entidades reguladas. Si tales modificaciones afectan a la aplicación del presente Acuerdo, la Parte correspondiente o su Agente Técnico podrán pedir la celebración de consultas con arreglo al artículo 17 con el fin de modificar el Acuerdo. Independientemente del resultado de tales consultas, el presente Acuerdo no impedirá en modo alguno que la citada Parte lleve a cabo la modificación y la aplique a sus entidades reguladas.

Artículo 16

Otros Acuerdos

A. A no ser que los anexos del presente Acuerdo dispongan otra cosa, los derechos y obligaciones contenidos en otro Acuerdo celebrado por una Parte con un tercero no tendrá vigor ni efecto alguno en la otra Parte del presente Acuerdo.

B. Como efecto de la entrada en vigor del presente Acuerdo y desde el momento en que tenga lugar, los Estados Unidos de América, así como la Comunidad Europea a través de lo dispuesto en el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, garantizarán que los Estados miembros de la Unión Europea tomen las medidas necesarias para modificar o derogar, según proceda, los acuerdos bilaterales entre los Estados Unidos y Estados miembros de la Unión Europea que se enumeran en la lista 1.

C. A no ser que los anexos dispongan otra cosa, las conclusiones en materia de cumplimiento de la normativa y las aprobaciones válidas en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo y aceptadas por los Estados Unidos o por un Estado miembro de la Unión Europea con arreglo a algún Acuerdo bilateral de seguridad en la aviación o de aeronavegabilidad de los recogidos en la lista 1, serán consideradas válidas por las Partes del presente Acuerdo, en las condiciones dispuestas en tales Acuerdos, hasta que las aprobaciones sean sustituidas o anuladas.

Artículo 17

Consultas y resolución de controversias

A. Una Parte podrá solicitar a la otra la celebración de consultas respecto a cualquier asunto relacionado con el presente Acuerdo. La otra Parte responderá con prontitud a la solicitud y las consultas se celebrarán en una fecha acordada por las Partes en el plazo de 45 días.

B. Los Agentes Técnicos de las Partes se esforzarán por resolver los eventuales desacuerdos en el terreno de la cooperación a que se refiere el presente Acuerdo a través de la celebración de consultas y según las disposiciones contenidas en los anexos del presente Acuerdo.

C. En caso de que los Agentes Técnicos no consigan resolver la controversia con arreglo a lo dispuesto en la letra B, cualquiera de ellos podrá remitirla al Consejo, que debatirá la cuestión.

Artículo 18

Suspensión del reconocimiento de conclusiones

A. Si las consultas celebradas con arreglo al artículo 17 no resuelven el desacuerdo relativo a las conclusiones en materia de cumplimiento de la normativa y las aprobaciones, cualquiera de las Partes podrá notificar a la otra su intención de suspender las conclusiones y las aprobaciones sobre las que existe desacuerdo. Esta notificación se efectuará por escrito y expondrá las razones de la suspensión.

B. La suspensión surtirá efecto treinta días después de la fecha de la notificación a no ser que, antes del final de dicho periodo, la Parte que inició la suspensión notifique por escrito a la otra Parte la retirada de la notificación. La suspensión no afectará la validez de las conclusiones en materia de cumplimiento de la normativa, los certificados y las aprobaciones realizadas por los Agentes Técnicos de la Parte en cuestión con anterioridad a la fecha en que hubiera surtido efecto la suspensión. Las suspensiones ya en vigor pueden ser rescindidas inmediatamente mediante un canje de notas efectuado a tal efecto por las Partes.

Artículo 19

Entrada en vigor, modificación y terminación

A. El presente Acuerdo, **incluidos sus anexos**, entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que las Partes hayan intercambiado notas diplomáticas confirmando la conclusión de los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

B. El presente Acuerdo podrá ser modificado mediante acuerdo mutuo por escrito de las Partes. Las modificaciones entrarán en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que las Partes hayan intercambiado notas diplomáticas confirmando la conclusión de los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo o de las modificaciones al mismo. Las modificaciones de los anexos podrán entrar en vigor mediante decisión del Consejo.

C. Los diferentes anexos elaborados por el Consejo **después de la entrada en vigor del presente Acuerdo** entrarán en vigor mediante decisión del Consejo.

D. El presente Acuerdo seguirá vigente hasta su denuncia por cualquiera de las Partes. Dicha denuncia surtirá efecto sesenta días después de la notificación por escrito de una Parte a otra. Supondrá también la denuncia de todas las enmiendas y anexos del presente Acuerdo. No afectará a la validez de los certificados o aprobaciones concedidos por las Partes con arreglo a lo dispuesto en el presente Acuerdo, incluidos sus anexos.

E. Los distintos anexos del Acuerdo podrán ser denunciados por cualquiera de las Partes. La denuncia de un anexo surtirá efecto sesenta días después de la fecha de recepción por una Parte del aviso de denuncia enviado por la otra, a no ser que dicho aviso sea retirado. En caso de denuncia de uno o más anexos, los anexos restantes seguirán en vigor. Sin embargo, las Partes celebrarán consultas sobre la continuación de la parte restante del Acuerdo. Si no tiene lugar un consenso, el Acuerdo podrá ser denunciado por cualquiera de las Partes. La denuncia surtirá efecto sesenta días después de la notificación por escrito a tal efecto de una Parte a otra.

F. Tras el aviso de denuncia del Acuerdo, en su totalidad o en relación con alguno de sus anexos, las Partes seguirán cumpliendo sus obligaciones con arreglo al presente Acuerdo o a sus anexos hasta la fecha de terminación efectiva.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, suscriben el presente Acuerdo.

Hecho en _____ con fecha _____ de 2007, en doble ejemplar en lenguas alemana, búlgara, checa, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana y sueca. En caso de divergencias de interpretación entre los textos en diferentes lenguas, prevalecerá la versión inglesa.

POR LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA: POR LA COMUNIDAD EUROPEA:

APÉNDICE 1

País	**Acuerdo Bilateral**
Austria	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en Viena el 14 de enero de 1997. Acuerdo relativo al reconocimiento mutuo de certificados de aeronavegabilidad de aeronaves importadas; celebrado mediante canje de notas en Washington, 30 abril de 1959
Bélgica	Acuerdo relativo al reconocimiento mutuo de certificados de aeronavegabilidad; celebrado mediante canje de notas en Bruselas, 12 de febrero de 1973
República Checa	Procedimientos Operativos entre la *Federal Aviation Administration* (FAA) y la Inspección de Aviación Civil de la República Checa para la aprobación de diseño, la certificación de aeronavegabilidad, la aeronavegabilidad continuada, la cooperación mutua y la asistencia técnica en el marco del Acuerdo entre los Estados Unidos y Checoslovaquia, firmado el 29 de enero de 1996 Acuerdo entre los Estados Unidos y Checoslovaquia relativo al reconocimiento mutuo de certificados de aeronavegabilidad de aeronaves importadas; celebrado mediante canje de notas en Praga los días 1 y 21 de octubre de 1970
Dinamarca	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en Copenhague el 6 de noviembre de 1998 Acuerdo relativo al reconocimiento mutuo de certificados de aeronavegabilidad; celebrado mediante canje de notas en Washington, 6 enero 1982
Finlandia	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en Helsinki el 2 de noviembre de 2000 Acuerdo relativo al reconocimiento mutuo de certificados de aeronavegabilidad de planeadores civiles importados y de equipos aeronáuticos civiles; celebrado mediante canje de notas en Washington, 7 marzo 1974
Francia	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en París el 14 de mayo de 1996 Procedimientos de Ejecución para la aprobación de diseño, actividades de

	producción, aprobación de la aeronavegabilidad para la exportación, aprobación posterior al diseño y asistencia técnica entre autoridades con arreglo al Acuerdo de Promoción de la Seguridad Aérea entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República Francesa, firmado el 24 de agosto de 2001 Procedimientos de Ejecución de Mantenimiento con arreglo al Acuerdo de Promoción de la Seguridad Aérea entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República Francesa, firmado el 14 de mayo de 1996
Alemania	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en Milwaukee el 23 de mayo de 1996 Procedimientos de Ejecución para la aprobación de diseño, actividades de producción, aprobación de la aeronavegabilidad para la exportación, aprobación posterior al diseño y asistencia técnica entre autoridades con arreglo al Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República Federal de Alemania, firmado el 3 de junio de 2002 Procedimientos de Ejecución de Mantenimiento con arreglo al Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República Federal de Alemania, firmado el 6 de junio de 1997
Irlanda	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en Dublín el 5 de febrero de 1997 Procedimientos de Ejecución de Mantenimiento con arreglo al Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de Irlanda, firmado el 5 de febrero de 1999 20 de abril de 1999
Italia	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en Roma el 27 de octubre de 1999 Procedimientos de Ejecución para la aprobación de diseño, actividades de producción, aprobación de la aeronavegabilidad para la exportación, aprobación posterior al diseño y asistencia técnica entre autoridades con arreglo al Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de Italia, firmado el 4 de junio de 2002

Países Bajos	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en La Haya el 13 de septiembre de 1995 Procedimientos de Ejecución para la aprobación de diseño, actividades de producción, aprobación de la aeronavegabilidad para la exportación, aprobación posterior al diseño y asistencia técnica entre autoridades con arreglo al Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de los Países Bajos, firmado el 3 de junio de 2002
Polonia	Acuerdo relativo al reconocimiento mutuo de certificados de aeronavegabilidad de productos aeronáuticos importados, con sus modificaciones; celebrado mediante canje de notas en Washington, 8 de noviembre de 1976
Rumanía	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en Bucarest el 10 de septiembre de 2002 Acuerdo relativo al reconocimiento mutuo de certificados de aeronavegabilidad de planeadores civiles importados; celebrado mediante canje de notas en Washington, 7 de diciembre de 1976 (Nota: *Los Estados Unidos pidieron la terminación del Acuerdo en febrero de 2007. La notificación de los EEUU, seguida de respuesta de Rumania, harían efectiva esta terminación).* Procedimientos de Ejecución para la aprobación de diseño, actividades de producción, aprobación de la aeronavegabilidad para la exportación, aprobación posterior al diseño y asistencia técnica entre autoridades con arreglo al Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de Rumania, firmado el 24 de septiembre de 2002
España	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en Washington el 23 de septiembre de 1999 Acuerdo relativo al reconocimiento mutuo de certificados de aeronavegabilidad de aeronaves importadas, con sus modificaciones; celebrado mediante canje de notas en Madrid el 23 de septiembre de 1957
Suecia	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en Estocolmo el 9 de febrero de 1998 Procedimientos de Ejecución para la aprobación de diseño, actividades de producción, aprobación de la aeronavegabilidad para la exportación, aprobación posterior al diseño y asistencia técnica entre autoridades con

	arreglo al Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de Suecia, firmado el 3 de junio de 2002
Reino Unido	Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea; firmado en Londres el 20 de diciembre de 1995 Procedimientos de Ejecución para la aprobación de diseño, actividades de producción, aprobación de la aeronavegabilidad para la exportación, aprobación posterior al diseño y asistencia técnica entre autoridades con arreglo al Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, firmado el 23 de mayo de 2002 Procedimientos para simuladores de vuelo en el marco del Acuerdo sobre Promoción de la Seguridad Aérea, de 20 de diciembre de 1995, entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Revisión 1, firmada el 6 de octubre 2005

ANEXO 1:

CERTIFICACIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD Y CERTIFICACIÓN MEDIOAMBIENTAL

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1 El presente anexo cubre 1) el reconocimiento mutuo de las conclusiones sobre el cumplimiento de la normativa, las aprobaciones y la documentación, y 2) la asistencia técnica en los siguientes ámbitos:

a) la aeronavegabilidad y la aeronavegabilidad continuada de los productos aeronáuticos civiles (en lo sucesivo, «los productos»); y

b) el ruido, la pérdida de combustible y las emisión de gases.

1.2 según establece el artículo 4 del Acuerdo, las Partes aceptarán mutuamente las conclusiones en materia de cumplimiento de la normativa adoptadas con arreglo al sistema del Agente Técnico o Autoridad de la Aviación con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo y, cuando proceda, a los procedimientos de ejecución acordados por los Agentes Técnicos.

2. ORGANISMO CONJUNTO DE COORDINACIÓN

2.1 Composición

2.1.1 Queda establecido, bajo la dirección compartida de los Agentes Técnicos, un organismo conjunto de coordinación denominado Consejo de Supervisión de la Certificación, que debe responder ante el Consejo Bilateral de Supervisión. Estará compuesto por representantes de cada Agente Técnico encargados, según el caso, de la aeronavegabilidad, de la certificación medioambiental, de la gestión de la calidad y de la reglamentación.

2.1.2 La dirección conjunta puede invitar a otros participantes para facilitar el cumplimiento del mandato de este Consejo de Supervisión de la Certificación.

2.2 Mandato

2.2.1 El Consejo de Supervisión de la Certificación se reunirá de forma regular para evaluar el funcionamiento y aplicación efectivos del presente anexo. Entre sus funciones estarán las siguientes:

a) Desarrollo, aprobación y revisión de los Procedimientos de Ejecución Técnica;

b) Intercambio de información sobre las principales cuestiones de seguridad y elaboración de planes de actuación para resolverlas;

c) Garantía de la aplicación coherente del presente anexo;

d) Resolución de las cuestiones técnicas que sean competencia de los Agentes Técnicos y estudio de otras cuestiones técnicas que no puedan resolverse a niveles inferiores;

e) Desarrollo de formas efectivas de cooperación, asistencia e intercambio de información sobre normas en materia de seguridad y medio ambiente, sistemas de certificación, gestión de la calidad y sistemas de normalización;

f) Mantenimiento de la lista de Autoridades de Aviación que figura en el apéndice I del presente anexo de acuerdo con las decisiones adoptadas por el Consejo Bilateral de Supervisión;

g) Propuesta al Consejo Bilateral de Supervisión de modificaciones al presente anexo.

2.2.2 El Consejo de Supervisión de la Certificación notificará al Consejo Bilateral de Supervisión las cuestiones no resueltas y garantizará la aplicación de las decisiones adoptadas por el Consejo Bilateral de Supervisión en relación con el presente anexo.

3. EJECUCIÓN

3.1 Consideraciones generales

3.1.1 Los Agentes Técnicos elaborarán Procedimientos de Ejecución Técnica para la ejecución del presente anexo que aborden las diferencias existentes entre los sistemas de certificación de la aeronavegabilidad y certificación medioambiental de las Partes.

3.1.2 Cada Agente Técnico (y, si procede, cada Autoridad de Aviación) atenderá al Agente Técnico (y, si procede a la Autoridad de Aviación) de la otra Parte en sus solicitudes de información que se encuentra bajo el control reglamentario del otro Agente Técnico (y, si procede, de la otra Autoridad de Aviación) al objeto de efectuar las actividades que dispone el presente anexo.

3.2 Aprobación de diseño

3.2.1 El Agente Técnico de los EEUU desarrollará las funciones de Estado de Diseño que corresponden a los Estados Unidos con arreglo al anexo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en lo

sucesivo, «el Convenio de Chicago») respecto a las entidades reguladas situadas bajo su autoridad.

3.2.2 El Agente Técnico de la CE desarrollará en nombre de los Estados miembros las funciones de Estado de Diseño que les corresponden con arreglo al anexo 8 del Convenio de Chicago respecto a las entidades reguladas situadas bajo su autoridad.

3.2.3 Para que surta efecto el reconocimiento mutuo regulado por el presente Acuerdo,

a) La EASA actuará como autoridad certificadora y aceptará solicitudes de certificación efectuadas por solicitantes situados en el territorio de la Comunidad Europea para la aprobación de los datos de diseño inicial, cambio de diseño y reparación, y

b) La FAA actuará como autoridad certificadora y aceptará solicitudes de certificación efectuadas por solicitantes situados en el territorio de los Estados Unidos para la aprobación de los datos de diseño inicial, cambio de diseño y reparación.

3.2.4 Cada Agente Técnico iniciará un proceso de validación para aprobar

a) el diseño de la aeronave, de sus motores, hélices y equipos,

b) los certificados de tipo suplementario,

c) los cambios importantes en el diseño de tipo, definido en los Procedimientos de Ejecución Técnica, y

d) los cambios acústicos y los cambios en la emisión de gases,

que hayan sido aprobados, o estén en curso de serlo, por el Agente Técnico de la otra Parte en el ejercicio de sus funciones del Estado de Diseño. El proceso de validación, definido en los Procedimientos de Ejecución Técnica, se basará en la medida de lo posible en las evaluaciones técnicas, comprobaciones, inspecciones y certificados de conformidad realizados por el otro Agente Técnico. Los criterios de la certificación de aeronavegabilidad desarrollados durante el proceso de validación de una aeronave, de sus motores o hélices, serán las normas o códigos de aeronavegabilidad vigentes en la fecha de la solicitud al Agente Técnico que ejerce las funciones del Estado de Diseño. Los criterios de la certificación medioambiental se elaborarán en función de las fechas prescritas en los Procedimientos de Ejecución Técnica.

3.2.5 Los Agentes Técnicos se asegurarán de que la información relativa a los requisitos operativos con incidencia en el diseño se ponga a disposición de la otra Parte

durante el proceso de validación. Las Autoridades de Aviación pondrán tal información a disposición de la EASA.

3.2.6 Los Agentes Técnicos podrán también utilizar, cuando proceda, procesos de certificación conjuntos. La certificación conjunta constituye una forma alternativa de validación si convienen en ello el solicitante y los dos Agentes Técnicos, de conformidad con lo dispuesto en los Procedimientos de Ejecución Técnica. La certificación conjunta es particularmente adecuada tratándose de componentes de un nuevo producto diseñados por una entidad regulada situada en el territorio de la otra Parte. En el caso de la certificación conjunta, la demostración y las conclusiones de conformidad se llevan normalmente a cabo a nivel local por el Agente Técnico de la otra Parte.

3.2.7 Como se considera que los sistemas reglamentarios de las Partes son, en el caso de las piezas, datos de diseño, de reparación y cambios de diseño diferentes a los mencionados en el apartado 3.2.4, suficientemente comparables, y no es necesaria una aprobación independiente del Agente Técnico o Autoridad de Aviación de la Parte importadora, el Agente Técnico de importación aceptará las piezas, datos de diseño de reparación o cambios de diseño que ya hayan sido aprobados o aceptados de alguna manera por el Agente Técnico de la otra Parte en el ejercicio de sus funciones de Estado de Diseño respecto a tales piezas, datos o cambios. Los Procedimientos de Ejecución Técnica deberán determinar cuándo es necesaria una aprobación independiente del Agente Técnico de importación.

3.2.8 Los Procedimientos de Ejecución Técnica deberán determinar los certificados relativos a aprobaciones de diseño, incluida la información sobre ruido y emisión de gases.

3.2.9 En caso de que el titular de una aprobación de diseño transfiera ésta a otra entidad, el Agente Técnico responsable de la aprobación notificará rápidamente al otro de la transferencia. Los Agentes Técnicos determinarán en los Procedimientos de Ejecución Técnica la manera de facilitar la transferencia de certificados entre las entidades reguladas de las Partes.

3.2.10 La EASA considerará que los procedimientos de certificación de los EEUU constituyen una alternativa aceptable a los requisitos vigentes en la Comunidad Europea a la hora de demostrar la capacidad de un solicitante.

3.3 Aeronavegabilidad continuada

3.3.1 Los Agentes Técnicos se comprometen a intervenir para evitar todo elemento de inseguridad presente en productos certificados por ellos. Los Agentes Técnicos intercambiarán información sobre cualquier fallo, mal funcionamiento o defecto detectado en sus titulares de certificados con el fin de asistir al otro Agente Técnico en sus investigaciones acerca de las dificultades de servicio u otros factores relacionados con la seguridad. El intercambio de este tipo de información entre los Agentes Técnicos va encaminado a cumplir la obligación de cada titular

de aprobación de informar de cualquier fallo, mal funcionamiento o defecto al Agente Técnico de la otra Parte con arreglo a la legislación aplicable en esta última. Los Procedimientos de Ejecución Técnica determinarán las intervenciones destinadas a subsanar cualquier elemento de inseguridad y el intercambio de información en materia de seguridad.

3.3.2 A no ser que el Agente Técnico de algunas de las Partes notifique otra cosa,

a) La FAA desempeñará las funciones de aeronavegabilidad continuada del Estado de Diseño que corresponden a los Estados Unidos con arreglo al anexo 8 del Convenio de Chicago respecto a las aeronaves, sus motores, hélices y equipos durante el ciclo de vida del producto.

b) La EASA desempeñará en nombre de los Estados miembros las funciones de aeronavegabilidad continuada del Estado de Diseño que les corresponden con arreglo al anexo 8 del Convenio de Chicago respecto a las aeronaves, sus motores, hélices y equipos durante el ciclo de vida del producto.

3.3.3 La FAA desempeñará las funciones del Estado de Fabricación que corresponden a los Estados Unidos con arreglo al anexo 8 del Convenio de Chicago respecto a las aeronaves, sus motores, hélices y equipos, durante el ciclo de vida del producto, que se encuentran bajo su autoridad. Las Autoridades de Aviación y, cuando proceda, la EASA, desempeñarán las funciones del Estado de Fabricación que corresponden a los Estados miembros con arreglo al anexo 8 del Convenio de Chicago respecto a las aeronaves, sus motores, hélices y equipos, durante el ciclo de vida del producto, que se encuentran bajo su autoridad. Los Procedimientos de Ejecución Técnica determinarán las intervenciones destinadas a subsanar cualquier elemento de inseguridad.

3.3.4 Cualquier cambio de titularidad o de consideración en materia de aeronavegabilidad de un certificado emitido por el Agente Técnico de cualquiera de una Parte será comunicado puntualmente al otro Agente Técnico.

3.4 Producción

3.4.1 Los Agentes Técnicos y, cuando proceda, las Autoridades de Aviación, otorgarán aprobaciones de producción basadas en un sistema aceptable de inspección y de calidad de la producción, a los fabricantes sometidos a su sistema reglamentario cuando operen en el ámbito de la exportación a la otra Parte de aeronaves y de sus motores, hélices, equipos o piezas. Estas aprobaciones de producción acreditarán que las aeronaves y sus motores, hélices, equipos y piezas se ajustan a los criterios de diseño aprobados por la Parte importadora, que han sido objeto, en su caso, de un control operativo y que, en el momento de la exportación, se encuentra en condiciones seguras de funcionamiento.

3.4.2 Como se considera que los sistemas reglamentarios de las Partes son suficientemente comparables, el Agente técnico o Autoridad de Aviación de

importación no otorgará su propia aprobación de producción a los fabricantes que se encuentran bajo la autoridad de la Parte exportadora.

3.4.3 Cada Agente Técnico y, cuando proceda, las Autoridades de Aviación, reconocerán las aprobaciones de producción del otro Agente Técnico o Autoridad de Aviación, incluidas

a) las aprobaciones de producción concedidas o prorrogadas por la fabricación en su territorio de aeronaves o de sus motores, hélices, equipos o piezas, y también por la fabricación fuera de su territorio de aeronaves o de sus motores, hélices, equipos o piezas, y

b) las aprobaciones de producción por la fabricación de aeronaves y de sus motores, hélices o piezas concedidas sobre la base de un acuerdo de autorización o similar con el titular de una aprobación de diseño del territorio de la otra Parte o de un tercer país. Cuando un acuerdo de autorización para la producción de una aeronave o de sus motores o hélices separe entre las dos Partes las responsabilidades del Estado de Diseño y del Estado de Fabricación, la FAA y la EASA o, en su caso, una Autoridad de Aviación, procederán a celebrar un acuerdo de colaboración.

3.4.4 Cada Agente Técnico y, cuando proceda, las Autoridades de Aviación, darán cumplimiento a sus respectivas obligaciones reglamentarias de supervisión de los fabricantes y proveedores aprobados con arreglo al sistema de calidad del fabricante y situados en el territorio de la otra Parte, mediante una delegación en el sistema de vigilancia de la otra Parte, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

a) El Agente Técnico o Autoridad de Aviación responsable de supervisar al titular de una aprobación de producción solicita oficialmente asistencia en sus tareas de vigilancia;

b) Las instalaciones de fabricación han recibido, de forma adicional, una aprobación de producción o similar emitida por el Agente Técnico o por la Autoridad de Aviación del territorio en el que se encuentran;

c) El Agente Técnico o Autoridad de Aviación de la otra Parte se muestra dispuesto y capaz de llevar a cabo tales actividades, según lo permitan sus recursos, y

d) Los Agentes Técnicos o Autoridades de Aviación documentan adecuadamente, cuando proceda, la asistencia en las tareas de vigilancia.

3.4.5 Tratándose de piezas fabricadas con arreglo al sistema reglamentario de una Parte en unas instalaciones situadas en el territorio de la otra, los Agentes Técnicos o Autoridades de Aviación aceptarán los Certificados de Aptitud Autorizados u

otros documentos, según se hubiera acordado, en lugar de su propia documentación, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

a) Las instalaciones de fabricación han recibido una aprobación de producción de alcance similar emitida por un Agente Técnico o por una Autoridad de Aviación recogida en el Apéndice 1, siempre que tengan autoridad sobre dichas instalaciones; y, cuando proceda,

b) Tratándose de la entrega a un usuario final, el titular de la aprobación ha concedido a su proveedor permiso por escrito, cuando así lo permite el sistema reglamentario del titular de la aprobación.

3.4.6 Tratándose de productos fabricados con arreglo a un acuerdo de licencia, los Agentes Técnicos establecerán procedimientos para garantizar que todos los cambios introducidos en el diseño por el titular de la licencia hayan sido aprobados, a través del titular de la aprobación de diseño, por el Agente Técnico responsable de las obligaciones del Estado de Diseño para el producto en cuestión.

3.5 Certificación de la aeronavegabilidad para la exportación

3.5.1 Cada Agente Técnico y, cuando proceda, las Autoridades de Aviación, aceptará mutuamente los certificados de aeronavegabilidad de todos los productos de la otra Parte cuando un producto sea exportado desde el territorio situado bajo la autoridad reglamentaria de una Parte al de la otra con el correspondiente certificado de aeronavegabilidad. Los Agentes Técnicos y, cuando proceda, las Autoridades de Aviación o las organizaciones debidamente aprobadas, expedirán con cada exportación la documentación de aeronavegabilidad siguiente:

a) Un Certificado de Aeronavegabilidad para la exportación, tratándose de una aeronave de nueva o usada, según la definición de los Procedimientos de Ejecución Técnica.

b) Un Certificado de Aeronavegabilidad para la Exportación o un Certificado de Aptitud Autorizado, tratándose de un motor o hélice de aeronave nuevos.

c) Un Certificado de Aptitud Autorizado, tratándose de una pieza o equipo nuevos.

3.5.2 Tratándose de productos nuevos, los Agentes Técnicos o las Autoridades de Aviación a que se refiere el Apéndice 1 (o sus entidades reguladas designadas, si procede) certificarán a través de la emisión de un documento específico de aeronavegabilidad para la exportación, que una aeronave o sus motores, hélice, pieza o equipo:

a) Se ajusta a un diseño aprobado por el Agente Técnico de importación y recogido en la hoja de datos del certificado de tipo o en la aprobación de diseño, incluyendo eventuales certificados de tipo suplementarios.

b) Se encuentra en condiciones seguras de funcionamiento, incluida la conformidad con las Directivas de Aeronavegabilidad (si procede) o con la Información sobre Seguridad notificada por el Agente Técnico de importación, así como con las prácticas obligatorias de seguridad (si procede) relativas a la producción o el mantenimiento, notificadas por la Autoridad de Aviación importadora.

c) Ha sido objeto de un control operativo final, cuando proceda;

d) Ha sido convenientemente marcado o identificado de acuerdo con los requisitos vigentes para el Agente Técnico importador;

e) Cumple todos los requisitos suplementarios prescritos y notificados por el Agente Técnico importador, y

f) Tratándose de un motor de aeronave reconstruido, que el motor ha sido reconstruido por el fabricante del mismo.

3.5.3 Los Agentes Técnicos o las Autoridades de Aviación a que se refiere el Apéndice 1(o sus entidades reguladas designadas, si procede) aceptarán también, a efectos de certificación de aeronavegabilidad ordinaria o especial/restringida, aeronaves civiles usadas únicamente si existe un titular con un certificado de tipo o un certificado restringido europeo que demuestre la aeronavegabilidad continuada de la aeronave y cuando el Agente Técnico o Autoridad de Aviación de la otra Parte certifica que la aeronave

a) ha sido objeto de un mantenimiento adecuado durante su ciclo de utilización (según se demuestra en la documentación de mantenimiento), y

b) cumple los requisitos del anterior apartado 3.5.2, letras a)-e).

La documentación de inspecciones y mantenimiento que deba acompañar a las aeronaves usadas deberá quedar determinada en los Procedimientos de Ejecución Técnica.

3.5.4 Toda la documentación de aeronavegabilidad contendrá las oportunas declaraciones de aeronavegabilidad que se especifiquen en los Procedimientos de Ejecución Técnica.

3.5.5 Si, en el proceso de realización de un certificado de aeronavegabilidad el Agente Técnico o Autoridad de Aviación de exportación no puede satisfacer todos los requisitos que se especifican en los anteriores apartados 3.5.2, letras a)-f) ó 3.5.3, el Agente Técnico o Autoridad de Aviación:

a) Notificará inmediatamente del hecho al Agente Técnico o Autoridad de Aviación de importación;

b) Coordinará con el Agente Técnico o Autoridad de Aviación de importación, con arreglo a lo dispuesto en los Procedimientos de Ejecución Técnica, la aceptación o rechazo de excepciones a los requisitos, antes de completar el certificado de aeronavegabilidad; y

c) Al exportar el producto, documentará las eventuales excepciones aceptadas.

3.5.6 Además de los productos recogidos en el Apéndice 1 del anexo 1, la FAA seguirá aceptando los productos que estaban incluidos en el ámbito de aplicación de alguno de los acuerdos bilaterales en materia de aeronavegabilidad recogidos en la lista 1, adjunta al Acuerdo, si se ajustan a un diseño aprobado por la FAA, siempre que hubieran sido fabricados y hubieran recibido el oportuno certificado de aeronavegabilidad anteriormente a la entrada en vigor del presente Acuerdo.

3.5.7 La Comunidad Europea no exigirá la aprobación europea específica para piezas (European Parts Approval, EPA) a las piezas importadas de los Estados Unidos, excepto cuando la EASA actúe como Estado de Diseño.

4. ACEPTACIÓN DE CONCLUSIONES Y APROBACIONES

4.1. Requisitos de cualificación para la aceptación de conclusiones y aprobaciones

4.1.1 Los Agentes Técnicos, y, cuando proceda, las Autoridades de Aviación, establecerán un sistema de certificación y supervisión de las distintas actividades incluidas en el ámbito de aplicación del presente anexo. El sistema estará documentado y regulará la estructura organizativa, las cualificaciones del personal y las políticas y procedimientos internos que regirán en la realización de tales actividades.

4.1.2 Cada Agente Técnico, y, cuando proceda, las Autoridades de Aviación, deberán tener un conocimiento suficiente del sistema de la otra Parte en materia de aeronavegabilidad y requisitos medioambientales, así como de las políticas asociadas, las orientaciones, los procedimientos y la estructura organizativa.

4.1.3 Cada Agente Técnico, y, cuando proceda, las Autoridades de Aviación, se asegurarán de que el personal esté debidamente cualificado y tenga un conocimiento, experiencia y formación suficientes para cumplir con las obligaciones que le impone el presente Acuerdo.

4.1.4 Éstos sistemas deberán someterse a auditorías internas de calidad y a inspecciones de la acreditación y la normalización. Los Procedimientos de Ejecución Técnica dispondrán la participación periódica de los Agentes Técnicos en las auditorías internas de calidad y en las inspecciones de la acreditación y la normalización de la otra Parte, incluidas las inspecciones de las Autoridades de Aviación a que se refiere el apartado 4.2.3, con el fin de mantener un alto nivel de confianza en los sistemas de la otra Parte. Los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación se

someterán a dichas inspecciones y garantizarán que las entidades reguladas den acceso a ambos Agentes Técnicos.

4.2. Cualificaciones de los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación

4.2.1 Sin perjuicio de las condiciones fijadas en los Procedimientos de Ejecución Técnica, los Agentes Técnicos deberán ajustarse a los requisitos que se especifican en los apartados 4.1.1 a 4.1.3, de conformidad con el proceso de fortalecimiento de la confianza. Tratándose del certificado de aeronavegabilidad, el proceso de fortalecimiento de la confianza está ya instaurado, como demuestra la inclusión del presente anexo en el Acuerdo. Tratándose de la certificación medioambiental, el proceso de fortalecimiento de la confianza queda determinado en los Procedimientos de Ejecución Técnica.

4.2.2 Las Autoridades de Aviación que, en lo relativo a las funciones de producción y certificación de la aeronavegabilidad, cumplen los requisitos de los apartados 4.1.1 a 4.1.3, son los recogidos en el apéndice 1 del presente anexo, donde se indica su ámbito de actividades.

4.2.3 Si, de resultas de una inspección de la normalización por parte de la EASA la Comunidad Europea determina que otras Autoridades de Aviación cumplen los requisitos de los apartados 4.1.1 a 4.1.3, los Agentes Técnicos seguirán el proceso señalado en la Sección 1 de los Procedimientos de Ejecución Técnica. Una vez acabado el proceso, los Agentes Técnicos podrán proponer al Consejo Bilateral de Supervisión posibles modificaciones del apéndice 1, incluidos cambios en el ámbito de actividades de una Autoridad de Aviación.

4.2.4 Si un Agente Técnico considera que la competencia técnica del otro Agente Técnico o de alguna de las Autoridades de aviación ha dejado de ser la adecuada, los Agentes Técnicos celebrarán consultas y propondrán un plan de acción, incluidas las actividades de fortalecimiento de la confianza, para atajar las deficiencias. Del mismo modo, si uno de los Agentes Técnicos considera que es conveniente suspender la aceptación de conclusiones o aprobaciones de una Autoridad de Aviación, los Agentes Técnicos celebrarán consultas. Si no se consiguiera restablecer la confianza de una forma aceptable para ambos, cualquiera de los Agentes Técnicos podrá remitir el asunto al Consejo Bilateral de Supervisión. Si el problema no se resuelve de forma aceptable para ambos, cualquiera de las Partes podrá enviar a la otra la notificación a que se refiere el artículo 18, letra A, del Acuerdo.

4.2.5 De igual modo, los Agentes Técnicos celebrarán consultas cuando alguno de ellos proponga debatir el restablecimiento de una Autoridad de Aviación que hubiera sido retirada del apéndice 1 por el Consejo Bilateral de Supervisión o cuyas conclusiones o aprobaciones hubieran sido suspendidas.

5. COMUNICACIONES

Todas las comunicaciones entre los Agentes Técnicos y, cuando proceda, de las Autoridades de Aviación, incluida la documentación, se efectuarán en lengua inglesa. Los Agentes Técnicos podrán acordar, mediante decisiones adoptadas caso por caso, excepciones a los requisitos de certificación.

6. CONSULTAS TÉCNICAS

Los Agentes Técnicos convienen en resolver mediante la celebración de consultas los problemas relacionados con la ejecución del presente anexo. Los Agentes Técnicos se esforzarán por resolver los problemas al nivel técnico más bajo posible haciendo uso para ello de la tramitación prevista en los Procedimientos de Ejecución Técnica antes de remitir el asunto al Consejo Bilateral de Supervisión.

7. ASISTENCIA TÉCNICA

7.1 Previa petición y tras llegar a un acuerdo mutuo, cada Agente Técnico o, cuando proceda, cada Autoridad de Aviación, prestará asistencia técnica al Agente Técnico o, cuando proceda, a una Autoridad de Aviación de la otra Parte, en actividades de supervisión de la certificación de aeronavegabilidad o aeronavegabilidad continuada en los ámbitos del diseño, la producción, la aeronavegabilidad y la certificación medioambiental en el territorio de la otra Parte. El procedimiento utilizado para llevar a cabo dicha asistencia será el descrito en los Procedimientos de Ejecución Técnica.

7.2 Los Agentes Técnicos o las Autoridades de Aviación podrán declinar facilitar dicha asistencia técnica por falta de disponibilidad de recursos si el producto no está incluido en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo anexo o si las instalaciones no están reguladas.

7.3 Cuando se preste asistencia técnica, el Agente Técnico o, cuando proceda, la Autoridad de Aviación encargado de prestarla, aplicará el sistema reglamentario y los procedimientos vigentes para él, a no ser que de acuerden otra cosa los Agentes Técnicos o, cuando proceda, la Autoridad de Aviación. La asistencia técnica, incluida la inspección de la conformidad, la testificación de las pruebas y la determinación del cumplimiento de la normativa, podrá correr a cargo de organizaciones aprobadas o delegadas. En casos en los que la organización aprobada por la Comunidad Europea no disponga de estos privilegios en su autorización de producción, las Autoridades de Aviación podrán prestar la asistencia directamente o haciendo extensivos sus privilegios a la citada organización. En casos en los que la organización aprobada por la Comunidad Europea no disponga de estos privilegios en sus autorización de diseño, la EASA podrá prestar la asistencia directamente o haciendo extensivos sus privilegios a la citada organización.

7.4 Sólo podrá solicitarse asistencia técnica para la importación de aeronaves usadas que hubieran sido exportadas originariamente de los Estados Unidos o de la Comunidad Europea. Cada Agente Técnico o, cuando proceda, cada Autoridad de Aviación, prestará asistencia técnica al Agente Técnico o a una Autoridad de Aviación de la otra Parte, según proceda, en la obtención de información respecto a la configuración de la aeronave en el momento de su salida del fabricante.

8. NOTIFICACIÓN DE INVESTIGACIÓN O MEDIDA DESTINADA A HACER CUMPLIR LA NORMATIVA

Cada Agente Técnico o, cuando proceda, las Autoridades de Aviación, notificarán puntualmente al Agente Técnico o, cuando proceda, a las Autoridades de Aviación de la otra Parte, de la investigación o de la medida destinada a hacer cumplir la normativa que estuvieran realizando y que afecte: 1) a un producto o entidad regulada en materia de aeronavegabilidad o certificación medioambiental, ó 2) a una acción de un Agente Técnico o Autoridad de Aviación que parece no ajustarse a lo dispuesto en el presente Anexo. Los Agentes Técnicos y, cuando proceda, las Autoridades de Aviación, cooperarán mediante el intercambio de la información necesaria para la investigación o medida destinada a hacer cumplir la normativa, incluido el cierre de tal investigación o medida.

PRODUCTOS DE LA EASA, AUTORIDADES DE AVIACIÓN Y LOS EE.UU.,

DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN CORRESPONDIENTES Y

ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA

ACEPTADOS **EN VIRTUD DEL PRESENTE ACUERDO**

Agente Técnico de la Comunidad Europea	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
EASA	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aeronaves nuevas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricadas de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de la EASA, acompañadas de un formulario EASA 27. Motores y hélices nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de la EASA (apartado 3.4.3), acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de la EASA, que se ajusten a datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en	Datos de diseño (declaraciones de conformidad) y verificación de las pruebas.

Agente Técnico de la Comunidad Europea	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
nombre de la FAA	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica. Inspección de la conformidad.

.

	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
Austria	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aviones pequeños, aeronaves ultraligeras, planeadores y planeadores motorizados nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción austriaca, acompañados de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado austriaco de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado austriaco de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Motores y hélices nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de Austria, acompañadas de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de Austria, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizadas de acuerdo con una aprobación de una organización de producción austriaca, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado

	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
	de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en nombre de la FAA	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica. Inspección de la conformidad.

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
Bélgica	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado belga de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de Bélgica, acompañadas de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Globos tripulados nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con la Parte 21 de la EASA, Subparte F, o con una aprobación de una organización de producción de Bélgica, acompañados de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado belga de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción belga, que se ajusten a datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea un diseño aprobado por la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica;

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
	piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en nombre de la FAA	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica. Inspección de la conformidad.

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
República Checa	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aviones pequeños, aeronaves ultraligeras, planeadores y planeadores nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de la República Checa, acompañados de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado checo de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Globos tripulados nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de la República Checa, acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado checo de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2007. Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado checo de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Motores y hélices nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de la República Checa, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción checa, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción checa, que se ajusten a datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea un diseño aprobado por la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
	equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en nombre de la FAA	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica. Inspección de la conformidad.

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
Dinamarca	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado danés de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción danesa, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción danesa, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
nombre de la FAA	Inspección de la conformidad.

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
Finlandia	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado finlandés de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de Finlandia, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción finlandesa, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
nombre de la FAA	técnica. Inspección de la conformidad.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
Francia	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aviones, helicópteros, aeronaves ultraligeras y planeadores nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción francesa, acompañados de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado francés de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Globos tripulados nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con la Parte 21 de la EASA, Subparte F, o con una aprobación de una organización de producción de Francia, y acompañados de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado francés de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado francés de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Motores y hélices nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricadas de acuerdo con una aprobación de una organización de producción francesa, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción francesa, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción francesa, que se ajusten a datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
	expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en nombre de la FAA	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica. Inspección de la conformidad.
Aceptación de la documentación francesa sobre las piezas producidas en Francia en virtud de una aprobación de producción de EE.UU.	Se aceptará el formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, por las piezas producidas de conformidad con el sistema de calidad de un titular de una aprobación de producción de EE.UU., expedida por un proveedor de aprobaciones de producción con sede en Francia, si dicho proveedor también es titular de una aprobación de una organización de producción francesa por la misma pieza.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
Alemania	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aviones, helicópteros, aeronaves ultraligeras, planeadores y planeadores motorizados nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción alemana, acompañados de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado alemán de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Globos tripulados nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con la Parte 21 de la EASA, Subparte F, o con una aprobación de una organización de producción de Alemania, acompañados de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado alemán de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Aeronaves nuevas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción alemana, acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado alemán de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado alemán de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Motores y hélices nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricadas de acuerdo con una aprobación de una organización de producción alemana, acompañadas de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción alemana,

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
	acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción alemana, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en nombre de la FAA	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica. Inspección de la conformidad.
Aceptación de la documentación alemana sobre las piezas producidas en Alemania en virtud de una aprobación de producción de EE.UU.	Se aceptará el formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, por las piezas producidas de conformidad con el sistema de calidad de un titular de una aprobación de producción de EE.UU., expedida por un proveedor de aprobaciones de producción con sede en Alemania, si dicho proveedor también es titular de una aprobación de una organización de producción alemana por la misma pieza.

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
Italia	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aviones, helicópteros y aeronaves ultraligeras nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricadas de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de Italia, acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado italiano de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado italiano de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de Italia, acompañadas de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción italiana, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
Actividades de asistencia técnica realizadas en nombre de la FAA	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica. Inspección de la conformidad.
Aceptación de la documentación italiana sobre las piezas producidas en Italia en virtud de una aprobación de producción de EE.UU.	Se aceptará el formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, por las piezas producidas de conformidad con el sistema de calidad de un titular de una aprobación de producción de EE.UU., expedida por un proveedor de aprobaciones de producción con sede en Italia, si dicho proveedor también es titular de una aprobación de una organización de producción italiana por la misma pieza.

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
Lituania	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Planeadores y planeadores motorizados nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de Lituania, acompañados de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado lituano de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Hélices nuevas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricadas de acuerdo con una aprobación de una organización de producción lituana, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción lituana, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio de los productos mencionados.

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
Luxemburgo	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de Luxemburgo, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
Países Bajos	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado neerlandés de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de los Países Bajos, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de los Países Bajos, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
nombre de la FAA	técnica. Inspección de la conformidad.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
Polonia	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aviones, helicópteros, aeronaves ultraligeras y planeadores nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción polaca, acompañados de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado polaco de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado polaco de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Motores y hélices nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción polaca, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción polaca, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción polaca, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio de los productos polacos mencionados; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
	STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en nombre de la FAA	**Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica.** **Inspección de la conformidad.**

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
Rumanía	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Planeadores, planeadores motorizados y aeronaves ultraligeras, nuevos y usados, que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de Rumanía, acompañados de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado rumano de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción rumana, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en nombre de la FAA	**Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica.** **Inspección de la conformidad.**

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
Eslovaquia	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción eslovaca, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
España	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	• Aviones y aeronaves ultraligeras nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción española, acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado español de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. • Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado español de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. • Globos tripulados nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción española, acompañados de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado español de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. • Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción española, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. • Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción española, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo;

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
	piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en nombre de la FAA	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica. Inspección de la conformidad.

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
Suecia	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado sueco de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción de Suecia, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción sueca, que se ajusten a los datos de diseño de la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica; piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
nombre de la FAA	técnica. Inspección de la conformidad.

.

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	**PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA**
Reino Unido	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en los EE.UU.	Aviones pequeños y aeronaves ultraligeras nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricadas de acuerdo con una aprobación de una organización de producción del Reino Unido, acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado británico de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Aeronaves nuevas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricadas de acuerdo con una aprobación de una organización de producción del Reino Unido, acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado británico de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Globos tripulados nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción del Reino Unido, acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado británico de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, mantenidas de acuerdo con la parte 145 o la parte M de la EASA, según proceda, si van acompañadas de un formulario EASA 27, certificado de aeronavegabilidad para la exportación, o de un certificado británico de aeronavegabilidad para la exportación expedido antes del 28 de septiembre de 2008. Motores y hélices nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la FAA, fabricadas de acuerdo con una aprobación de una organización de producción del Reino Unido, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño de la FAA, fabricados de acuerdo con una aprobación de una organización de producción del Reino Unido, acompañados de un formulario EASA 1, certificado de aptitud

Autoridad de Aviación del Estado miembro de la UE incluido en la lista	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
	autorizado, o de un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizada de acuerdo con una aprobación de una organización de producción del Reino Unido, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la FAA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la FAA (acompañadas de un formulario EASA 1 o un formulario JAA One expedido antes del 28 de septiembre de 2005): piezas de recambio independientemente del Estado de diseño del producto y/o equipo; piezas de modificación para cambios de diseño en caso de que la EASA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño de un solicitante de la UE; si dichas piezas de modificación están vinculadas a un STC (*Supplemental Type Certificate* - certificado de tipo suplementario) de la EASA, el STC debe pertenecer al ámbito de los procedimientos de ejecución técnica;

	piezas de modificación de cualquier producto cuando los EE.UU. sean el Estado de diseño para el cambio de diseño y las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de los EE.UU. (Estado de diseño y Estado de fabricación diferentes).
Actividades de asistencia técnica realizadas en nombre de la FAA	Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica. Inspección de la conformidad.
Aceptación de la documentación británica sobre las piezas producidas en el Reino Unido en virtud de una aprobación de producción de EE.UU.	Se aceptará el formulario EASA 1, certificado de aptitud autorizado, por las piezas producidas de conformidad con el sistema de calidad de un titular de una aprobación de producción de EE.UU., expedida por un proveedor de aprobaciones de producción con sede en el Reino Unido, si dicho proveedor también es titular de una aprobación de una organización de producción británica por la misma pieza.

.

Agente Técnico de los Estados Unidos	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
FAA	
Productos y sus correspondientes documentos de exportación aceptados para la importación en la UE.	Aeronaves nuevas que se ajusten a un diseño aprobado por la EASA, fabricadas de acuerdo con una aprobación de producción de los Estados Unidos, acompañados de un formulario FAA 8130-4, certificado de aeronavegabilidad para la exportación. Globos tripulados nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la EASA, fabricados de acuerdo con una aprobación de producción de los Estados Unidos, acompañados de un formulario FAA 8130-4, certificado de aeronavegabilidad para la exportación. Aeronaves nuevas que se ajusten a un diseño aprobado por la EASA, fabricadas de acuerdo con una aprobación de producción de los Estados Unidos, acompañados de un formulario FAA 8130-4, certificado de aeronavegabilidad para la exportación. Aeronaves usadas que se ajusten a un diseño aprobado por la EASA, mantenidas de acuerdo con el sistema autorizado de la FAA (a saber, el título 14 CFR, partes 43, 65, 121, 125, 135, 145 o 129.14), si van acompañadas de un formulario FAA 8130-4, certificado de aeronavegabilidad para la exportación. Motores nuevos y reconstruidos y hélices que se ajusten a un diseño aprobado por la EASA, fabricados de acuerdo con una aprobación de producción de los Estados Unidos, acompañados de un formulario FAA 8130-4, certificado de aeronavegabilidad para la exportación. Equipos nuevos que se ajusten a un diseño aprobado por la EASA, fabricados de acuerdo con una aprobación de producción de los Estados Unidos, acompañados de un formulario FAA 8130-3, certificado de aptitud autorizado. Las siguientes piezas de nueva fabricación, realizadas de acuerdo con una aprobación de producción de los Estados Unidos, que se ajusten a los datos de diseño aprobados por la EASA y sean admisibles para su instalación en un producto o equipo que posea una aprobación de diseño de la EASA (acompañadas de un formulario FAA 8130-3, certificado de aptitud autorizado): Piezas de recambio de productos y/o equipos, incluidas piezas producidas en

Agente Técnico de los Estados Unidos	PRODUCTOS, DOCUMENTOS DE EXPORTACIÓN Y ACTIVIDADES DE ASISTENCIA TÉCNICA
	virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de la EASA. Piezas de modificación para los cambios de diseño cuando la FAA actúe como Estado de diseño en relación con el cambio de diseño o las piezas se produzcan en virtud de un acuerdo de licencia a favor del titular de una aprobación de diseño de la EASA. Piezas de recambio y modificación con una aprobación de fabricación de piezas (PMA – *parts manufacture approuval*), definidas en los procedimientos de ejecución técnica, si van acompañadas de un formulario FAA 8130-3 con las correspondientes declaraciones de certificación.
Actividades de asistencia técnica realizadas en nombre de la EASA	Datos de diseño (declaraciones de conformidad) y verificación de las pruebas. Vigilancia y supervisión de la producción realizadas como asistencia técnica. Inspección de la conformidad.

ANEXO 2:

MANTENIMIENTO

1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las Partes han evaluado los respectivos sistemas y normas relativos a la aprobación de las estaciones de reparación u organizaciones de mantenimiento que se encargan del mantenimiento de los productos aeronáuticos civiles. De conformidad con el artículo 4, letra A, del Acuerdo, el presente anexo se refiere al reconocimiento mutuo de conclusiones sobre el cumplimiento de la normativa, acreditaciones, documentación y asistencia técnica relacionadas con las acreditaciones y el seguimiento de las estaciones de reparación u organizaciones de mantenimiento tal como se especifica en sus apéndices. Ningún punto del presente anexo se interpretará de manera que limite la autoridad de una Parte para actuar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del Acuerdo.

2. DEFINICIONES

2.1 «Inspección general»: el proceso que garantiza que el producto aeronáutico se encuentra en completa conformidad con las tolerancias de servicio aplicables que se especifican en el certificado de tipo del titular o en las instrucciones del fabricante del equipo sobre la aeronavegabilidad continua, o en los datos aprobados o aceptados por la Autoridad.
Nadie puede definir un producto como revisado si no ha sido al menos desmontado, limpiado, inspeccionado, reparado en caso necesario, montado de nuevo y probado de acuerdo con los datos antes especificados.

2.2 «Alteración o modificación»: un cambio en la construcción, configuración, prestaciones, características medioambientales o limitaciones operativas del producto aeronáutico civil en cuestión.

2.3 «Datos aprobados por la FAA»: los datos aprobados por el administrador de la FAA o un representante designado del administrador, incluidos los datos de diseño CE aceptados recíprocamente en virtud del anexo 1.

2.4 «Datos aprobados por la EASA»: los datos aprobados por el Agente Técnico de la CE o por una organización aprobada por dicho Agente Técnico, incluidos los datos de diseño de los EE.UU. aceptados recíprocamente en virtud del anexo 1.

2.5 «Condiciones especiales»: los requisitos establecidos, en el título 14 del *Code of Federal Regulations* de los Estados Unidos, partes 43 y 145, (en lo sucesivo denominado 14 CFR parte 43 o parte 145, según proceda), o en el anexo II del Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión (en lo sucesivo denominado parte 145 de la EASA), que, tras la comparación de los dos sistemas reglamentarios de

mantenimiento, no se consideren comunes a ambos sistemas y que sean lo suficientemente significativos para tenerse en cuenta.

3. ORGANISMO MIXTO DE COORDINACIÓN

3.1 Composición

3.1.1 Se crea un Consejo Mixto de Coordinación del Mantenimiento (CMCM), que debe responder ante el Consejo Bilateral de Supervisión, bajo la dirección conjunta del Director de la EASA, responsable de las aprobaciones de organización, y el Director de las normas de vuelo de la FAA. Estará compuesto por representantes de cada Agente Técnico encargados, según el caso, del mantenimiento, de la gestión de la calidad y de la reglamentación.

3.1.2 La dirección conjunta puede invitar a otros participantes para facilitar el cumplimiento del mandato del CMCM.

3.2 Mandato

3.2.1 El CMCM se reunirá al menos una vez al año para garantizar la aplicación y el funcionamiento efectivos del presente anexo. Sus funciones consistirán en lo siguiente:

a) Elaborar, aprobar y revisar las orientaciones detalladas que se utilicen en los procedimientos cubiertos por el presente anexo.

b) Intercambiar información sobre los principales problemas de seguridad y elaborar planes de actuación para resolverlos.

c) Garantizar la aplicación coherente del presente anexo.

d) Resolver los problemas técnicos que sean competencia de los Agentes Técnicos y estudiar otras cuestiones técnicas que no puedan resolverse a niveles inferiores.

e) Elaborar, aprobar y revisar las orientaciones detalladas que se utilicen en la transición, cooperación, asistencia, intercambio de información y participación en las auditorías internas de calidad, normalización e inspecciones por muestreo relativas a la gestión del mantenimiento y de la calidad y a los sistemas de normalización.

f) Mantener la lista de Autoridades de Aviación que figura en el apéndice 2 del presente anexo de acuerdo con las decisiones adoptadas por el Consejo Bilateral de Supervisión.

g) Proponer al Consejo Bilateral de Supervisión modificaciones al presente anexo.

3.2.2 El CMCM comunicará los problemas no resueltos al Consejo Bilateral de Supervisión y garantizará la aplicación de las decisiones adoptadas por el Consejo Bilateral de Supervisión en relación con el presente anexo.

4. EJECUCIÓN

4.1 De acuerdo con los términos del presente anexo, las Partes convienen que sus Agentes Técnicos aceptarán las inspecciones y controles de las estaciones de reparación u organizaciones de mantenimiento realizadas por otros agentes técnicos o, en su caso, por las Autoridades de Aviación, en lo que respecta a las conclusiones de cumplimiento de sus respectivos requisitos, como base para la expedición y la continuidad de la validez de los certificados.

4.2 Los certificados expedidos por un Agente Técnico en virtud del presente anexo no excederán de las categorías y limitaciones que figuren en el certificado expedido por otro Agente Técnico o Autoridad de Aviación.

4.3 Certificados FAA

4.3.1 Sin perjuicio de la facultad de apreciación concedida al administrador de la FAA por el título 14 CFR, parte 145, una organización de mantenimiento recibirá un certificado FAA y especificaciones sobre las operaciones si ha sido aprobada para el mantenimiento por una Autoridad de Aviación contemplada en el apéndice 2 del presente anexo, de acuerdo con el anexo II del Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión, si cumple las condiciones establecidas en el presente anexo, incluidas las condiciones especiales de la FAA previstas en el apéndice I, y si una Autoridad de Aviación ha expedido una recomendación o aval a la FAA para la certificación.

4.3.2 El certificado de la FAA sólo cubrirá estaciones fijas adicionales situadas en un Estado miembro que figure en el apéndice 2. Cada estación fija adicional debe estar también bajo la vigilancia de una Autoridad de Aviación contemplada en el apéndice 2.

4.3.3 El certificado FAA sólo cubrirá estaciones de línea situadas en un Estado miembro de la UE y que se encuentren bajo la vigilancia de una Autoridad de Aviación contemplada en el apéndice 2.

4.4 Certificados EASA

4.4.1 Una estación de reparación recibirá un certificado EASA, especificado en el apéndice 4, si ha sido aprobada para el mantenimiento por la FAA de acuerdo con el título 14 CFR parte 145, si cumple las condiciones establecidas en el presente anexo, incluidas las condiciones especiales de la EASA previstas en el anexo I, y si la FAA ha expedido una recomendación o aval a la EASA, excepto si el director ejecutivo de la EASA considera que dicha acción no es necesaria para

mantener o modificar los productos aeronáuticos matriculados o diseñados en un Estado miembro de la UE o sus piezas, o los recursos de la EASA no permiten gestionar la solicitud.

4.4.2. El certificado EASA sólo cubrirá estaciones de línea situadas dentro del territorio de los Estados Unidos.

4.5. Los Agentes Técnicos, y, cuando proceda, las Autoridades de Aviación, se encargarán de lo siguiente:

a) Conceder recomendaciones o avales para la certificación de las estaciones de reparación a la FAA y de las organizaciones de mantenimiento a la EASA.

b) Realizar actividades de vigilancia y elaborar informes sobre el cumplimiento continuo de los requisitos que figuran en el presente anexo por parte de las organizaciones de mantenimiento de la Comunidad Europea y las estaciones de reparación de los Estados Unidos.

c) Aceptar o aprobar, según proceda, el suplemento del manual o de la memoria de la organización presentado por el solicitante y que se ajuste a lo dispuesto en el apéndice 1.

d) Cumplir los procedimientos que se enumeran en el apéndice 3.

4.6. El Agente Técnico de cada Parte o, en su caso, la Autoridad de Aviación, proporcionarán, previa petición, asistencia técnica en actividades de mantenimiento al Agente Técnico de la otra Parte o, en su caso, a la Autoridad de Aviación, para alcanzar los objetivos del presente anexo. Los Agentes Técnicos o las Autoridades de Aviación podrán declinar facilitar dicha asistencia técnica por falta de recursos, si la actividad de mantenimiento no pertenece al ámbito de aplicación del presente anexo o si las instalaciones no están reglamentadas. La asistencia técnica puede incluir los siguientes aspectos, entre otros:

a) Realización de investigaciones y elaboración de informes sobre las mismas, previa solicitud.

b) Obtención y comunicación de datos para la elaboración de informes, previa solicitud.

4.7 Los Agentes Técnicos pueden llevar a cabo inspecciones independientes de estaciones de reparación u organizaciones de mantenimiento cuando problemas específicos de seguridad lo justifiquen, de conformidad con el artículo 15.B del Acuerdo.

4.8 Las Partes acuerdan que un producto aeronáutico civil bajo el control reglamentario de una de las Partes puede ser objeto de operaciones de

mantenimiento y alteraciones o modificaciones y dicho producto puede ser devuelto al servicio por una estación de reparación u organización de mantenimiento bajo el control reglamentario de la otra Parte, si así se ha aprobado de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

4.9 Las Partes acuerdan que el mantenimiento de emergencia o extraordinario de una aeronave o uno de sus componentes puede realizarse fuera del territorio mencionado en el artículo 12 del Acuerdo, si se dispone de una aprobación previa. La aprobación para un mantenimiento de emergencia o extraordinario se concederá de acuerdo con los procedimientos establecidos por el CMCM.

4.10 La base sobre la que se aplica el presente anexo puede verse afectada por las revisiones introducidas por cada una de las Partes en su organización, reglamentaciones, procedimientos o normas de aviación civil, incluidos los de los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación. Por consiguiente, las Partes, a través de los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación, según proceda, se informarán entre ellas de sus proyectos de cambio en la primera ocasión posible y hablarán sobre la medida en que los cambios proyectados afectan a la base del presente anexo. Si tras las consultas en virtud del artículo 15 C del Acuerdo las Partes convienen en modificar el presente anexo, procurarán garantizar que la modificación entre en vigor en el momento de la entrada en vigor o de la aplicación del cambio que provocó dicha modificación, o lo antes posible a partir de dicha fecha.

5. COMUNICACIÓN Y COOPERACIÓN

5.1 Las Partes, a través del CMCM, se intercambiarán una lista de puntos de contacto en relación con los distintos aspectos técnicos del presente anexo. Los Agentes Técnicos se encargarán del mantenimiento de la lista.

5.2 Todas las comunicaciones entre las Partes, incluida la documentación técnica facilitada para la revisión o aprobación contempladas en el presente anexo, se harán en inglés.

5.3 Cuando surjan situaciones urgentes o excepcionales, los puntos de contacto de los Agentes Técnicos o, en su caso, de las Autoridades de Aviación se comunicarán entre ellos y se encargarán de que se adopten inmediatamente las medidas oportunas.

6. REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN PARA EL RECONOCIMIENTO DE LAS CONCLUSIONES DEL CUMPLIMIENTO

6.1. Requisitos básicos

6.1.1 El Agente Técnico o las Autoridades de Aviación de cada Parte, según proceda, harán una demostración al Agente Técnico de la otra Parte de sus respectivos sistemas para las tareas de supervisión reglamentaria de las estaciones de reparación o las organizaciones de mantenimiento. Para realizar la supervisión de las estaciones de reparación o de las organizaciones de mantenimiento en nombre de la otra Parte, los Agentes Técnicos y, en su caso, las Autoridades de Aviación de cada Parte, demostrarán que los aspectos que se enumeran a continuación son eficaces y adecuados:

a) Estructura jurídica y normativa.

b) Estructura organizativa.

c) Recursos, incluido un personal suficientemente cualificado.

d) Programa de formación.

e) Políticas, procesos y procedimientos internos.

f) Documentos y registros.

g) Certificación vigente y programa de vigilancia.

h) Autoridad sobre las entidades reguladas.

6.2 Confianza inicial

6.2.1 Los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación mencionados en el apéndice 2 del presente anexo cumplen los requisitos del presente anexo en el momento de la entrada en vigor del Acuerdo, de conformidad con el proceso de fortalecimiento de la confianza realizado con el fin de celebrar el Acuerdo.

6.2.2. Cuando el CMCM determine que una Autoridad de Aviación ha efectuado con éxito una evaluación del cumplimiento de los requisitos del presente anexo, hará una propuesta al Consejo Bilateral de Supervisión para que se incluya a la Autoridad de Aviación en el apéndice 2.

6.3. Confianza continua

6.3.1 Los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación seguirán demostrando una supervisión eficaz, tal como se especifica en el apartado 6.1.1, de acuerdo con los procedimientos del CMCM.

a) Los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación:

i) tendrán derecho a participar en las auditorías de calidad, normalización e inspecciones por muestreo de los agentes de la otra Parte y a elaborar un calendario anual de inspecciones por muestreo que tenga en cuenta los cambios potenciales necesarios para adaptarse a las circunstancias;

ii) se presentarán a las inspecciones contempladas en el apartado 6.3.1, a), i);

iii) garantizarán que las entidades reguladas permiten el acceso de los Agentes Técnicos para efectuar las auditorías e inspecciones;

iv) divulgarán los informes de las auditorías de calidad, normalización e inspecciones por muestreo aplicables en virtud del presente anexo;

v) facilitarán la participación del personal adecuado en la inspección por muestreo;

vi) comunicarán los registros y los informes de inspección de la organización de mantenimiento, incluidas las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento;

vii) facilitarán asistencia en materia de interpretación a la oficina de la Autoridad de Aviación durante la revisión de los documentos y los registros internos de la organización de mantenimiento, redactados en la lengua nacional;

viii) se asistirán mutuamente en la elaboración de las conclusiones de las inspecciones; y

ix) garantizarán que todas las inspecciones por muestreo se han determinado y basado en análisis de riesgo y criterios objetivos, sin perjuicio de la facultad discrecional de los Agentes Técnicos.

b) Los Agentes Técnicos se comunicarán entre ellos en la primera ocasión de que dispongan si un Agente Técnico o Autoridad de Aviación no está en condiciones de cumplir los requisitos del presente apartado. Si un Agente Técnico considera que la competencia técnica ha dejado de ser la adecuada, los Agentes Técnicos mantendrán consultas y propondrán un plan de acción,

que comprenderá las actividades de rectificación necesarias para subsanar las deficiencias.

c) En caso de que un Agente Técnico o una Autoridad de Aviación no rectifique las deficiencias en el plazo contemplado en el plan de acción, cualquier Agente Técnico podrá someter el asunto al CMCM.

d) Si una Parte tiene la intención de suspender el reconocimiento de las conclusiones o aprobaciones efectuadas por un Agente Técnico o Autoridad de Aviación, dicha Parte lo comunicará inmediatamente a la otra Parte según lo dispuesto en el artículo 18 A del Acuerdo.

7. NOTIFICACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES O MEDIDAS DESTINADAS A HACER CUMPLIR LA NORMATIVA

7.1 De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Acuerdo, cada Parte, a través de sus Agentes Técnicos y, cuando proceda, de las Autoridades de Aviación, notificará puntualmente a la otra Parte las investigaciones y las consiguientes medidas por incumplimiento, por parte de una estación de reparación o de una organización de mantenimiento bajo el control reglamentario de la otra Parte, de las disposiciones del presente anexo que deriven en medidas para garantizar el cumplimiento en forma de penalización o en la revocación, suspensión o limitación de un certificado.

7.2 La notificación se enviará al punto de contacto correspondiente de la otra Parte, que figure en la lista contemplada en el artículo 5 del presente anexo.

7.3 Las Partes conservarán el derecho de adoptar ese tipo de medidas para hacer cumplir la normativa. No obstante, en algunos casos, una de las Partes puede optar por revisar una medida correctora adoptada por la otra Parte. El CMCM efectuará una revisión periódica conjunta del proceso de consulta sobre el cumplimiento de la normativa en virtud del presente anexo.

7.4 En caso de revocación o suspensión de un certificado FAA en virtud del título 14 CFR parte 145 de una estación de reparación o de un certificado de una organización de mantenimiento aprobada de conformidad con el anexo II del Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión, el Agente Técnico y, en su caso, la Autoridad de Aviación, comunicará al otro Agente Técnico la revocación o suspensión.

8. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

8.1 A efectos de la transición de las aprobaciones expedidas en virtud de acuerdos bilaterales celebrados entre los Estados Unidos y los Estados miembros de la Comunidad Europea que figuran en la lista 1 adjunta al Acuerdo y que sean

válidos en el momento de la entrada en vigor del presente anexo, las Partes acuerdan las siguientes disposiciones transitorias.

8.2 No obstante lo dispuesto en el artículo 16 C, las Partes considerarán válidas la aprobaciones de una estación de reparación o una organización de mantenimiento, expedidas por un Agente Técnico o un Autoridad de Aviación en virtud de los Procedimientos de Ejecución de Mantenimiento (denominados «MIP») de los acuerdos bilaterales que figuran en la lista 1 adjunta al Acuerdo válidos en el momento de la entrada en vigor del presente anexo, por un periodo de dos años a partir de la entrada en vigor del presente anexo, siempre que la estación de reparación o la organización de mantenimiento que haya recibido las aprobaciones siga cumpliendo las condiciones especiales de los MIP, en sus versiones enmendadas, hasta que se produzca la transición a las condiciones especiales del presente anexo.

9. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA TRANSFERENCIA

Las Partes acuerdan que la transición de las aprobaciones de las estaciones de reparación situadas en los Estados miembros que figuran en el apéndice 2, pero que se encuentren bajo la supervisión directa de la FAA en la fecha de la entrada en vigor del presente anexo, se realizará de acuerdo con las siguientes disposiciones de transferencia.

– Las Autoridades de Aviación deben completar la formación de su personal sobre los procedimientos relativos al Acuerdo, el presente anexo y las condiciones especiales de las FAA antes de la transferencia de las estaciones de reparación.

– Una vez que un número suficiente de personal haya finalizado la formación para efectuar la supervisión de las instalaciones transferidas de acuerdo con el presente anexo, la FAA transferirá las actividades de inspección, control y vigilancia de las estaciones de reparación cualificadas en virtud del título 14 CFR parte 145 a la Autoridad de Aviación correspondiente.

– Las transferencias a las Autoridades de Aviación tendrán lugar en un plazo de dos años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente anexo, de acuerdo con los procedimientos aprobados por el CMCM.

10. TASAS

Las tasas se aplicarán de conformidad con el artículo 14 del Acuerdo y según los requisitos reglamentarios aplicables.

Apéndice 1

CONDICIONES ESPECIALES

1. CONDICIONES ESPECIALES DE LA EASA APLICABLES A LAS ESTACIONES DE REPARACIÓN CON SEDE EN LOS ESTADOS UNIDOS

1.1. Para recibir la aprobación de conformidad con la parte 145 de la EASA, en virtud de los términos del presente anexo, una estación de reparación debe cumplir todas las condiciones especiales siguientes.

1.1.1. La estación de reparación presentará una solicitud en la forma y según las modalidades aceptables para la EASA.

a) La solicitud, tanto para la aprobación inicial de la EASA como para su continuación, incluirá una declaración que demuestre que el certificado y/o la clasificación de la EASA son necesarios para mantener o modificar los productos aeronáuticos matriculados o diseñados en un Estado miembro de la UE o sus piezas.

(b) La estación de reparación facilitará un suplemento de su manual de la estación de reparación (RSM) que será comprobado y aceptado por la FAA en nombre de la EASA. La FAA debe aceptar todas las revisiones del suplemento. El suplemento constará de lo siguiente:

i) Una declaración del gerente responsable de la estación de reparación, tal como se establece en la versión actual de la parte 145 de la EASA, que comprometa a la estación de reparación a cumplir el presente anexo y las condiciones especiales que en él se enumeran.

ii) Los procedimientos detallados para el funcionamiento de un sistema independiente de control de la calidad, incluida la supervisión de todas las instalaciones y las estaciones de línea situadas dentro del territorio de los Estados Unidos.

iii) Los procedimientos para conceder la aptitud o aprobación para la nueva puesta en servicio que cumplan los requisitos de la parte 145 de la EASA en lo que respecta a las aeronaves y los del formulario 8130-3 de la FAA en lo que respecta a los componentes de las aeronaves, y cualquier otra información exigida por el propietario o el operador, según proceda.

iv) Los procedimientos para garantizar, en lo que a las instalaciones clasificadas para fuselaje o aeronaves se refiere, que el certificado de aeronavegabilidad y el certificado de revisión de la aeronavegabilidad

son válidos antes de la expedición de un documento de aptitud para el servicio.

v) Los procedimientos para garantizar que las reparaciones y modificaciones, definidas por los requisitos de la EASA, se cumplen de acuerdo con los datos aprobados por la EASA.

vi) Un procedimiento para que la estación de reparación garantice que el programa de formación inicial y periódica aprobado por la FAA y cualquiera de sus revisiones incluyen la formación en factores humanos.

vii) Los procedimientos para comunicar a la EASA, las organizaciones de diseño de las aeronaves y los clientes o los operadores la ausencia de las condiciones de aeronavegabilidad exigidas por la parte 145 de la EASA en los productos aeronáuticos civiles.

viii) Los procedimientos para garantizar la conformidad y el cumplimiento del pedido o del contrato por parte del cliente o del operador, además de las directrices de aeronavegabilidad de la EASA y de las demás instrucciones obligatorias notificadas.

ix) Los procedimientos establecidos para garantizar que los contratistas cumplen las condiciones de los procedimientos de aplicación; a saber, la utilización de una organización que haya recibido una aprobación de acuerdo con la parte 145 de la EASA o, si recurren a una organización que no posee una aprobación de acuerdo con la parte 145 de la EASA, la estación de reparación que devuelva el producto al servicio es responsable de garantizar su aeronavegabilidad.

x) Los procedimientos que permitan trabajar fuera de la localización fija de modo habitual, cuando proceda.

xi) Los procedimientos para garantizar que se dispone de los hangares cubiertos adecuados para el mantenimiento básico de la aeronave.

1.2. Para conservar la aprobación de conformidad con la parte 145 de la EASA, en virtud de los términos del presente anexo, una estación de reparación debe cumplir las siguientes condiciones. La FAA comprobará que la estación de reparación:

a) permite a la EASA, o a la FAA en nombre de la EASA, inspeccionarla para comprobar el cumplimiento continuo de los requisitos del título 14 CFR parte 145 y de las presentes condiciones especiales (a saber, la parte 145 de la EASA);

b) acepta que la EASA pueda adoptar medidas de investigación y de cumplimiento de la normativa, de acuerdo con los reglamentos de la CE y los procedimientos de la EASA pertinentes;

c) coopera con la EASA en todas las investigaciones y medidas de cumplimiento de la normativa;

d) cumple lo dispuesto en el título 14 CFR parte 43 y parte 145, y las presentes condiciones especiales.

2. CONDICIONES ESPECIALES DE LA FAA APLICABLES A LAS ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS CON SEDE EN LA UNIÓN EUROPEA

2.1 Para recibir la aprobación de conformidad con el CFR, parte 145, en virtud de los términos del presente anexo, una organización de mantenimiento aprobada debe cumplir todas las condiciones especiales siguientes.

2.1.1 La organización de mantenimiento aprobada presentará una solicitud en la forma y según las modalidades aceptables para la FAA.

a) La solicitud inicial o de renovación de certificado presentada ante la FAA como la irá acompañada de lo siguiente:

i) Una declaración que demuestre que el certificado y/o la habilitación de la FAA correspondiente a la estación de reparación son necesarios para mantener o modificar los productos aeronáuticos matriculados en los EE.UU. o los productos aeronáuticos matriculados en otros países, explotados con arreglo al título 14 CFR.

ii) Una lista de las funciones de mantenimiento, aprobadas por la Autoridad de Aviación, que vayan a contratarse o subcontratarse para realizar el mantenimiento de los productos aeronáuticos civiles de los EE.UU.

iii) En caso de transporte de mercancías peligrosas, la confirmación escrita que demuestre que todos los empleados implicados han recibido formación relativa al transporte de mercancías peligrosas de acuerdo con las normas OACI.

(b) La organización de mantenimiento aprobada debe presentar un suplemento en inglés de su memoria, aprobado por la Autoridad de Aviación y en poder de la organización de mantenimiento. Una vez aprobado por la Autoridad de Aviación, el suplemento se considerará aceptado por la FAA. La Autoridad de Aviación debe aprobar todas las revisiones del suplemento. El suplemento de la FAA a la memoria de la organización de mantenimiento incluirá lo siguiente:

i) Una declaración fechada y firmada del gerente responsable que obligue a la organización a cumplir el presente anexo.

ii) Un resumen de su sistema de calidad que cubrirá también las condiciones especiales de la FAA.

iii) Los procedimientos para conceder la aptitud o aprobación para la nueva puesta en servicio que cumplan los requisitos del título 14 CFR,

parte 43, en lo que respecta a las aeronaves y los del formulario EASA 1 en lo que respecta a los componentes. En ello se incluye la información exigida en el título 14 CFR, secciones 43.9 y 43.11, y toda la información que el propietario o el operador, según proceda, debe elaborar o recopilar.

iv) Los procedimientos para comunicar a la FAA las averías, mal funcionamiento o los defectos y el descubrimiento de partes sospechosas no aprobadas (*Suspected Unapproved Parts* - SUP) o de la intención de instalarlas en productos aeronáuticos de los EE.UU.

v) Los procedimientos para notificar a la FAA cualquier cambio en relación con las estaciones de línea que:

(1) estén situadas en un Estado miembro de la UE; y

(2) se encarguen del mantenimiento de aeronaves matriculadas en los EE.UU.; y

(3) repercutan en las especificaciones de operaciones de la FAA.

vi) Los procedimientos para calificar y controlar localizaciones fijas adicionales situadas en un Estado miembro de la UE que figure en el apéndice 2 del presente anexo.

vii) Los procedimientos establecidos para comprobar que todas las actividades contratadas o subcontratadas incluyen disposiciones para que una fuente que no haya sido certificada por la FAA devuelva el artículo a la organización de mantenimiento aprobada para su inspección o prueba final y lo vuelva a poner en servicio.

viii) Los procedimientos para presentar a la FAA los informes trimestrales de utilización en los que figuren los diez contratistas o subcontratistas principales (proveedores de mantenimiento externos).

ix) Los procedimientos para garantizar que las principales reparaciones y modificaciones, definidas en el título 14 CFR, se realizan de acuerdo con los datos aprobados por la FAA.

x) Los procedimientos para garantizar el cumplimiento del programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua de las compañías aéreas (*Continuous Airworthiness Maintenance Program* - CAMP), incluida la separación de las funciones de mantenimiento y de inspección en relación con los productos que la compañía aérea o el cliente consideren que deben ser inspeccionados (*Required Inspection Items* - RII).

xi) Los procedimientos para garantizar la conformidad con los manuales de mantenimiento del fabricante o las instrucciones para la aeronavegabilidad continua y la gestión de las desviaciones, así como los procedimientos para garantizar que todas las directrices actuales aplicables en materia de aeronavegabilidad, publicadas por la FAA, están a la disposición del personal de mantenimiento en el momento en que esté realizando el trabajo.

xii) Los procedimientos para confirmar que los supervisores y los empleados de la organización de mantenimiento aprobada, responsables de la inspección final y de la nueva puesta en servicio de los productos aeronáuticos de los EE.UU., son capaces de leer y escribir en inglés y entienden esta lengua.

(xiii) Los procedimientos que permitan trabajar habitualmente fuera de la localización fija, cuando proceda.

2.2 Para conservar la aprobación de conformidad con el título 14 CFR, parte 43 y 145, en virtud de los términos del presente anexo, una organización de mantenimiento debe cumplir las siguientes condiciones. La Autoridad de Aviación comprobará que la organización de mantenimiento aprobada:

a) permite a la FAA, o a la Autoridad de Aviación en nombre de la FAA, inspeccionarla para comprobar el cumplimiento continuo de los requisitos de la parte 145 de la EASA y de las presentes condiciones especiales (a saber, el título14 CFR, parte 43 y parte 145);

b) acepta que la FAA pueda realizar investigaciones y aplicar medidas de cumplimiento de la normativa de acuerdo con las normas y directrices de la FAA;

c) coopera en todas las investigaciones y medidas de cumplimiento de la normativa;

d) sigue cumpliendo lo dispuesto en la parte 145 de la EASA y en las presentes condiciones especiales;

e) si se mantiene el cumplimiento reglamentario, la FAA puede renovar la certificación inicial de la organización de mantenimiento al cabo de doce meses y a partir de ese momento cada veinticuatro meses.

Apéndice 2

Agentes Técnicos que se consideran cualificados a efectos del presente anexo:

La *Federal Aviation Administration*

La Agencia Europea de Seguridad Aérea

Autoridades de Aviación de los siguientes Estados miembros de la UE que se consideran cualificados a efectos del presente anexo:

La República de Austria

El Reino de Bélgica

La República Checa

El Reino de Dinamarca

La República de Finlandia

La República Francesa

La República Federal de Alemania

Irlanda

La República Italiana

El Gran Ducado de Luxemburgo

La República de Malta

El Reino de los Países Bajos

La República de Polonia

La República Portuguesa

El Reino de España

El Reino de Suecia

El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Apéndice 3

PROCEDIMIENTOS DE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN

La Autoridad de Aviación, en nombre de la FAA, deberá llevar a cabo las siguientes acciones, de conformidad con las orientaciones y procedimientos acordados con el CMCM:

1) En relación con la solicitud inicial de organización de mantenimiento:

   a) estudiar la documentación del solicitante de certificado de la FAA;

   b) informar al solicitante de todos los procedimientos adecuados;

   c) estudiar toda la información previa a la solicitud y comunicarla a la FAA;

   d) estudiar y aprobar el suplemento, presentado por el solicitante a la FAA, de la memoria de la organización de mantenimiento aprobada;

   e) realizar una auditoría o inspección de la organización de mantenimiento aprobada sobre su conformidad con las orientaciones;

   f) aprobar y proporcionar a la FAA un expediente completo de cada solicitud que incluirá una copia del informe de vigilancia y una recomendación firmada para la certificación de la FAA;

   g) conservar una copia reciente del suplemento de la FAA.

2) En relación con la renovación de un certificado de organización de mantenimiento por parte de la FAA:

   Las renovaciones deben efectuarse doce meses después de la certificación inicial y a partir de ese momento cada veinticuatro meses.

   a) estudiar la documentación del solicitante de certificado de la FAA;

   b) comprobar que se han realizado las inspecciones obligatorias de las instalaciones;

   c) estudiar y aprobar todas las modificaciones al suplemento de la FAA de la memoria de la organización de mantenimiento aprobada;

   d) asesorar a la FAA sobre cualquier conclusión relevante para la inspección completa de las instalaciones;

   e) aprobar y proporcionar a la FAA un expediente completo de cada solicitud que incluirá una copia del informe de vigilancia y una recomendación firmada para la renovación de la FAA;

3) En relación con los cambios o modificaciones del certificado de la FAA:

a) garantizar que todos los cambios o modificaciones prevén al menos de la presentación de una solicitud;

b) si se trata de añadir estaciones de línea o localizaciones fijas, facilitar a la FAA un informe y una recomendación.

FORMULARIO EASA 3 – CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE LOS EE.UU.

CERTIFICADO DE APROBACIÓN

REFERENCIA EASA.145.XXXX

Habida cuenta de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo y en el Acuerdo bilateral vigente entre la Comunidad Europea y el Gobierno de los Estados Unidos de América, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) certifica lo siguiente:

NOMBRE DE LA EMPRESA

DIRECCIÓN

DIRECCIÓN

DIRECCIÓN

es una organización de mantenimiento aprobada en virtud de la parte 145 para mantener los productos que figuran en el certificado de oficina aérea (*Air Agency Certificate*) de la FAA y en las especificaciones de operaciones correspondientes y para expedir los certificados pertinentes de aptitud para el servicio mediante la referencia citada, con las siguientes condiciones:

1. La aprobación se limita al ámbito especificado en el certificado de oficina aérea de la estación de reparación del título 14 CFR, parte 145, y en las especificaciones de operaciones correspondientes, en lo que respecta a los trabajos llevados a cabo en los EE.UU. (salvo si la EASA acuerda otra cosa en un caso específico).

2. El ámbito de la aprobación no excederá del permitido en las habilitaciones de la parte 145 de la EASA, como figura en el Reglamento (CE) nº 2042/2003.

3. La presente aprobación exige el cumplimiento continuo del título 14 CFR, parte 145, y las diferencias especificadas en los Procedimientos de Ejecución de Mantenimiento, incluida la utilización del formulario 8130-3 de la FAA para la aptitud o nueva puesta en servicio de los componentes, incluido el grupo motor.

4. Los certificados de nueva puesta en servicio deben indicar el número de referencia de la aprobación de la parte 145 de la EASA, señalado más arriba, y el número de certificado de oficina aérea del título 14 CFR, parte 145.

5. Bajo reserva del cumplimiento de las anteriores condiciones, la presente aprobación será válida hasta:

   [un periodo de validez de dos años]

   a menos que la aprobación se rechace, sustituya, suspenda o retire.

Fecha de expedición

Firmado

Por la EASA