COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 14.6.2007
COM(2007) 325 definitivo

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

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla firma di un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile

(presentate dalla Commissione)

RELAZIONE

1. INTRODUZIONE

1. Il 24 novembre 2003 la Commissione ha chiesto al Consiglio l'autorizzazione di condurre negoziati con gli Stati Uniti d'America sull'accettazione reciproca dei risultati delle certificazioni nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e della compatibilità ambientale.

2. Il 9 marzo 2004 il Consiglio ha concesso l'autorizzazione, dando al contempo istruzioni alla Commissione affinché tali negoziati fossero condotti in conformità di una serie di direttive, e ha designato un comitato speciale incaricato di assisterla in tale compito.

3. L'autorizzazione concesso alla Commissione prevedeva un accordo sull'accettazione reciproca dei risultati incentrato principalmente su due aspetti:

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

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

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

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

   (a) ravvicinare progressivamente i requisiti e le procedure regolamentari delle due Parti;

   (b) rafforzare la fiducia nei sistemi di certificazione delle due Parti per consentire alle autorità competenti degli Stati membri di adempiere, per conto della competente autorità statunitense (*Federal Aviation Administration* - FAA), e in tempi ragionevoli, ai compiti loro incombenti ai fini dell'attuazione del regolamento (CE) n. 1592/2002;

   (c) fare in modo che ciascuna delle Parti abbia la certezza che le autorità di regolamentazione dell'altra Parte sono in grado di effettuare in modo soddisfacente le necessarie valutazioni di conformità e di esercitare la sorveglianza sull'applicazione delle norme necessaria ai fini del rilascio delle proprie approvazioni;

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

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

2. IL PROCESSO DI NEGOZIAZIONE

6. I negoziati con gli USA si sono incentrati sui meccanismi atti a garantire la reciproca accettazione delle autorizzazioni che certificano l'aeronavigabilità degli aeromobili e dei loro componenti e attrezzature di bordo nonché le autorizzazioni di idoneità degli organismi che partecipano alla loro progettazione, produzione e manutenzione. Tali autorizzazioni sarebbero rilasciate da una o l'altra delle Parti in applicazione di determinate procedure in materia di aeronavigabilità e di manutenzione.

7. Durante le negoziazioni le due Parti hanno deciso di stabilire le modalità dettagliate di tali procedure in distinti allegati dell'Accordo e di disporre esplicitamente nel testo (articolo 4.F.) che l'accordo e i suoi allegati sono parimenti vincolanti nei confronti di entrambe le Parti. Tale precisazione era necessaria in quanto fino ad oggi gli accordi bilaterali conclusi tra Stati membri e paesi terzi, compresi gli USA, nel settore della sicurezza dell'aviazione sono stati concepiti in modo tale che le procedure di attuazione in specifici settori, quali la manutenzione o l'aeronavigabilità, figurassero in documenti che non formavano parte integrante dell'accordo concluso con il paese terzo. Tali accordi erano conclusi – tutti, senza eccezioni - tra le autorità dell'aviazione civile ed avevano lo status di disposizioni di operative, mentre gli accordi in materia di sicurezza sono sempre stati conclusi tra governi.

8. I negoziati si sono svolti parallelamente ad altre attività mirate a rafforzare la fiducia:

(a) ispezioni delle autorità nazionali ai fini di includerle nelle procedure di attuazione in materia di aeronavigabilità (*Implementing Procedures for Airworthiness* - IPA) e nelle procedure di attuazione in materia di mantenimento (*Maintenance Implementation Procedures* - MIP). Inoltre, l'EASA stessa è stata oggetto di un'audizione effettuata dalla FAA nel gennaio 2005, seguita da una seconda visita nel febbraio 2006.

(b) "accompagnamento di progetti di certificazione": le autorità statunitensi hanno chiesto che la FAA potesse seguire i progetti di certificazione espletati dall'EASA per familiarizzare con le procedure applicate dall'Agenzia. La FAA e l'EASA hanno convenuto che la FAA segua una serie di progetti di certificazione di "omologazione del tipo" e di "omologazione del tipo supplementare".

9. Dopo l'autorizzazione all'avvio dei negoziati, oltre a numerosi incontri di natura tecnica, le due squadre di negoziatori si sono riunite 9 volte: Bruxelles, 10 – 11 marzo, 12 -13 luglio, Washington, 9 – 10 novembre 2004; Bruxelles, 13 – 14 aprile, 14 – 15 dicembre, Washington, 7 – 8 luglio 2005; Washington, 29 – 30 marzo, Bruxelles, 14 giugno 2006 e 1º marzo 2007.

10. Il comitato speciale istituito dal Consiglio in occasione dell'autorizzazione all'avvio di negoziati da parte della Commissione si è riunito tre volte per il riesame del testo: il 6 luglio 2006, il 25 gennaio e il 19 marzo 2007.

3. BASE GIURIDICA DELL'ACCORDO

11. Conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia, l'eliminazione delle barriere tecniche agli scambi rientra nell'ambito di applicazione della politica commerciale comune ai sensi dell'articolo 133, paragrafo 1 del trattato CE e quindi nella competenza esclusiva della Comunità[1].

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

13. Pertanto, la Commissione ritiene che la Comunità goda della competenza esclusiva per concludere l'Accordo sulla base degli articoli 133, paragrafo 4, e 80, paragrafo 2 del trattato CE.

4. STRUTTURA DELL'ACCORDO

14. In linea di massima, l'Accordo negoziato presenta la struttura di un accordo "classico" nel settore della sicurezza aerea, vale a dire di un accordo "BASA" (*Bilateral Aviation Safety Agreement*), acronimo con il quale sono riferiti tali tipi di accordo tra gli Stati membri e gli Stati Uniti d'America. Come in tutti gli accordi BASA, l'Accordo si basa sulla reciproca fiducia di ciascuna delle Parti nel sistema vigente presso l'altra Parte e sulla comparazione delle differenze regolamentari. Pertanto, l'Accordo comporta obbligazioni e prevede modalità di collaborazione tra le autorità di esportazione e le autorità di importazione di modo che queste ultime

[1] Parere 1/94, WTO, Racc. [1994] pag. I-5267, paragrafo 33. Coerentemente alla giurisprudenza, gli accordi di reciproco riconoscimento dei prodotti sono generalmente conclusi sulla base dell'articolo 133 CE. Cfr. ad esempio la decisione 1999/78/CE del Consiglio del 22 giugno 1998 relativa alla conclusione di un accordo sul reciproco riconoscimento tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America. GU L 31 del 4.2.1999.

possano rilasciare propri certificati senza ripetere tutti i controlli effettuati dall'autorità di esportazione, nonché procedure volte alla composizione delle controversie per la modifica dell'accordo.

15. I mezzi per conseguire le finalità dell'accordo, vale a dire cooperare e accettare reciprocamente i risultati delle certificazioni emesse dall'altra parte nel settore dell'aeronavigabilità e della manutenzione (metodi, campo di applicazione tanto per i prodotti che per i servizi, differenze regolamentari - denominate anche "condizioni speciali" nel gergo del settore) sono enunciati negli allegati nell'accordo. È su questo punto che l'Accordo negoziato si differenzia dai BASA esistenti tra Stati membri e paesi terzi, compresi gli USA. Nel caso dei BASA esistenti, il contenuto degli allegati forma generalmente oggetto di separati documenti, concordati a livello delle autorità dell'aviazione civile e che non hanno il carattere vincolante di un trattato. Generalmente, tali accordi sono denominati "MIP" (procedure di attuazione nel settore della manutenzione) e "IPA" (procedure di attuazione nel settore dell'aeronavigabilità). L'entrata in vigore delle disposizioni di un accordo BASA può avvenire, in pratica, soltanto dopo la firma di un IPA e/o MIP, giacché questi sono i testi che definiscono le modalità per conseguire gli obiettivi stabiliti nell'accordo BASA. Per questo motivo la Commissione ha insistito durante i negoziati affinché i procedimenti che disciplinano la reciproca accettazione dei risultati della certificazione nel settore dell'aeronavigabilità e della manutenzione diventino parte integrante dell'Accordo sotto forma di allegati.

16. Come avviene nell'ambito degli accordi BASA, in cui le procedure di attuazione sono dotate della flessibilità necessaria per agevolare l'applicazione quotidiana, alleggerendo gli oneri amministrativi di tutti gli interessati (le autorità competenti e i titolari o richiedenti di certificati posti sotto il controllo regolamentare di dette autorità), l'Accordo negoziato dispone che gli allegati - che sostanzialmente contengono le regole comunitarie di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità (regolamento n. 1702/2003 della Commissione) e di manutenzione (regolamento n. 2042/2003 della Commissione) – possano essere modificati dalle Parti mediante decisione del Consiglio bilaterale di supervisione.

5. CONTENUTO DELL'ACCORDO

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

17. L'Accordo non intende andare oltre a quanto consentito dalle rispettive legislazioni vigenti nelle Parti. Il diritto applicabile per la Comunità europea è il regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2002 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea e le successive misure di attuazione, comprese le modifiche.

18. Conseguentemente, il sistema comunitario si riflette pienamente nel testo proposto, che stabilisce una chiara separazione dei compiti concernenti la certificazione dei prodotti e componenti aeronautici, da un lato, e la certificazion delle organizzazioni partecipanti alla progettazione, produzione e manutenzione di tali prodotti e componenti, dall'altro. Tale separazione è particolarmente evidente negli articoli 3 (direzione esecutiva), 4 (disposizioni generali) e 19 (entrata in vigore, modifiche e estinzione dell'accordo).

5.2. Modalità chiare per conseguire gli obiettivi del mandato

19. Il progetto dispone che ciascuna delle Parti accetta i risultati delle procedure di conformità effettuate dall'altra Parte quando esse siano state espletate in applicazione delle disposizioni contenute negli allegati (articolo 4, paragrafo A)

20. Il progetto riconosce il diritto delle autorità di regolamentazione di ciascuna delle Paeti di rilasciare certificati attestanti la conformità al sistema dell'altra Parte per conto di quest'ultima (articolo 5, paragrafo A).

21. Per assicurare il mantenimento della reciproca fiducia l'Accordo propone l'introduzione di un sistema di cooperazione e consultazione in via continuativa mediante una collaborazione rafforzata nell'ambito delle verifiche, ispezioni, notificazioni e consultazioni rapide su tutte le questioni contemplate dal suo campo di applicazione – articolo 6, relativo alla cooperazione regolamentare e alla trasparenza.

5.3. Consultazioni periodiche e risoluzione rapida delle controversie

22. L'Accordo proposto è congegnato in modo tale da assicurare un funzionamento quotidiano senza intoppi e che consenta di risolvere quanto prima possibile i problemi tecnici derivanti dalla sua attuazione.

23. A questo proposito viene istituito un comitato misto, il Consiglio bilaterale di supervisione (il Consiglio), nonché dei sottocomitati (il Consiglio congiunto di supervisione della certificazione e il Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione) incaricati di rendere conto al Consiglio e di sorvegliare l'applicazione degli allegati. Il Consiglio e i suoi sottocomitati espletano funzioni consultive e di mediazione, in modo da garantire il corretto funzionamento dell'Accordo, operando quale forum per la risoluzione delle divergenze che possano insorgere tra le Parti – articolo 3 (direzione esecutiva) e articolo 5 (allegati).

24. Il Consiglio bilaterale di supervisione è incaricato dell'esame e dell'approvazione di qualsiasi emendamento alle procedure di attuazione o dell'aggiunta di una procedura di attuazione all'accordo in conformità del mandato.

25. In qualsiasi momento può essere richiesta una consultazione (articolo 17). Nondimeno, le Parti devono adoperarsi al fine di risolvere le questioni tecniche al livello più basso possibile prima che degenerino in "controversie".

5.4. Mantenere un livello elevato di fiducia nei rispettivi sistemi

26. Per mantenere un elevato grado di fiducia nel rispettivo sistema di certificazione dell'aeronavigabilità, la Comunità e gli Stati Uniti d'America assumono determinate obbligazioni:

- garantire che i loro agenti tecnici e le autorità aeronautiche nazionali adempiono agli obblighi loro incombenti in forza dell'Accordo (articolo 4, paragrafo D);

- cooperare nell'ambito della garanzia della qualità e consentire la partecipazione dell'altra Parte nelle ispezioni di normalizzazione e nelle funzioni di controllo delle autorità e delle imprese (articolo 7);

- cooperare nel settore delle misure esecutive volte a valutare correttamente la conformità dei prodotti, processi o servizi, come previsto dagli allegati applicabili (articolo 8);

- scambiare dati sulla sicurezza – informazioni disponibili su incidenti o inconvenienti (articolo 9) e assicurare la riservatezza delle informazioni scambiate (articolo 11);

- notificare all'altra Parte tutti i requisiti applicabili (articolo 10), consultarsi reciprocamente e tempestivamente circa modifiche regolamentari e organizzative (articolo 15, paragrafi B e C).

5.5. Efficaci misure di salvaguardia

27. Il progetto di testo di Accordo è elaborato in modo da offrire alle Parti la flessibilità necessaria per reagire immediatamente ai problemi di sicurezza o per imporre un maggiore livello di protezione se lo ritengano necessario ai fini della sicurezza (articolo 15, paragrafi A e B). Affinché le Parti possano affrontare questo tipo di situazioni senza compromettere la validità dell'Accordo, sono previste procedure specifiche.

28. Tuttavia, se le Parti non riescono a trovare una soluzione soddisfacente per una specifica situazione, il progetto di Accordo prevede, dapprima, la possibilità di sospendere l'accettazione dei risultanti dell'autorità competente contestata (articolo 18) e, in secondo luogo, mezzi e procedure da applicare per l'estinzione dell'Accordo, in tutto o in parte (articolo 19, paragrafi D e F).

2007/0110 (ACC)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla firma di un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione[2],

considerando quanto segue:

(1) La Commissione ha negoziato, per conto della Comunità, un Accordo di cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile con gli Stati Uniti d'America, in conformità della decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad avviare negoziati[3].

(2) Fatta salva la sua eventuale conclusione in data successiva, l'Accordo negoziato dalla Commissione deve essere firmato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

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

Il presidente del Consiglio è autorizzato a nominare la persona o le persone abilitate a firmare l'Accordo a nome della Comunità europea, fatta salva la sua conclusione.

2 GU C […], […], pag. […].
3 SEC(2003) 1319 def. del 24.11.2003

Articolo 2

Gli Stati membri prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurare che i loro accordi bilaterali con gli Stati Uniti d'America, elencati nell'appendice 1 dell'Accordo, siano modificati o estinti, come opportuno, all'atto dell'entrata in vigore dell'Accordo.

Fatto a Bruxelles, il […]

Per il Consiglio
Il Presidente
2007/0111 (ACC)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione[4],

considerando quanto segue:

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

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

(3) È necessario approvare l'Accordo.

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

(5) Gli Stati membri prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurare che i loro accordi bilaterali con gli Stati Uniti d'America vertenti sulla medesima materia siano modificati o estinti, come opportuno, all'atto dell'entrata in vigore dell'Accordo,

4 GU C […], […], pag. […].

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

(1) L'Accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile è approvato a nome della Comunità europea.

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

(3) Il presidente del Consiglio è autorizzato a nominare la persona abilitata a effettuare la notifica di cui all'articolo 19, paragrafo 1 dell'Accordo.

Articolo 2

(1) Nel Consiglio bilaterale di supervisione, istituito dall'articolo 3 dell'Accordo, la Comunità è rappresentata dalla Commissione europea assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea e accompagnata dalle autorità aeronautiche in rappresentanza degli Stati membri.

(2) Nel Consiglio di supervisione della certificazione, di cui al paragrafo 2.1.1 dell'allegato 1 dell'Accordo, e nel Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione, di cui al paragrafo 3.1.1 dell'allegato 2 dell'Accordo, la Comunità è rappresentata dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea assistita dalle autorità dell'azione direttamente interessate dagli argomenti trattati in ciascuna riunione.

Articolo 3

(1) Previa consultazione del comitato speciale nominato dal Consiglio, la Commissione stabilisce la posizione assunta dalla Comunità in seno al Consiglio bilaterale di supervisione con riferimento ai seguenti argomenti:

– l'adozione o la modifica del regolamento interno del Consiglio bilaterale di supervisione di cui all'articolo 3, paragrafo B dell'Accordo;

– eventuali modifiche degli allegati dell'Accordo, a norma dell'articolo 19, paragrafo B dell'Accordo, che siano conformi al pertinente diritto comunitario e non ne implichino la modifica.

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

– adottare misure di salvaguardia a norma dell'articolo 15, paragrafo B dell'Accordo;

– chiedere una consultazione a norma dell'articolo 17, paragrafo A dell'Accordo;

– sospendere l'accettazione di risultati e porre fine a detta sospensione a norma dell'articolo 18 dell'Accordo.

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

– l'adozione di allegati supplementari, a norma dell'articolo 3, paragrafo C, punto 7 e dell'articolo 19, paragrafo C;

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

– la soppressione di singoli allegati, a norma dell'articolo 19, paragrafo E dell'Accordo.

Articolo 4

Gli Stati membri prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurare che i loro accordi bilaterali con gli Stati Uniti d'America, elencati nell'appendice 1 dell'Accordo, siano modificati o estinti, come opportuno, all'atto dell'entrata in vigore dell'Accordo.

Fatto a Bruxelles, il […]

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO

ACCORDO TRA GLI STATI UNITI D'AMERICA

E

LA COMUNITÀ EUROPEA

sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile

GLI STATI UNITI D'AMERICA E LA COMUNITÀ EUROPEA (in appresso denominate "le Parti"),

Desiderosi di sviluppare la pluridecennale cooperazione transatlantica in materia di sicurezza dell'aviazione civile e di prove e certificazioni ambientali,

Nell'intento di migliorare la collaborazione di lunga data tra l'Europa e gli Stati Uniti volta a garantire un elevato grado di sicurezza dell'aviazione civile a livello mondale e a rendere minimi gli oneri economici che gravano sull'industria e sugli operatori dell'aviazione a motivo della duplicazione dei controlli regolamentari,

Risoluti ad assicurare in via continuativa la sicurezza operativa della flotta dell'aviazione civile e un tempestivo scambio di informazioni di servizio,

Impegnati a sviluppare un sistema globale di cooperazione nella regolamentazione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e delle prove e certificazioni ambientali sulla base di una continua comunicazione e della reciproca fiducia; e

riconoscendo i diritti e le obbligazioni assunti dagli Stati Uniti e dagli Stati membri della Comunità europea (gli "Stati membri") con la Convenzione internazionale per l'aviazione civile firmata a Chicago il 7 dicembre 1994, (in appresso denominata "Convenzione di Chicago") e i relativi allegati,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Articolo 1

Definizioni

Ai fini del presente Accordo, si intende per:

A. "Approvazione di aeronavigabilità", la conclusione che la progettazione o la modifica della progettazione di un prodotto per l'aeronautica civile soddisfa le norme applicabili o

che un determinato prodotto è conforme alla progettazione che è stato ritenuto soddisfare tali norme ed è in condizioni di sicurezza operativa.

B. “Autorità aeronautica”, un’agenzia o organismo governativo competente di uno Stato membro dell’Unione europea che esercita la supervisione regolamentare per conto della Comunità europea sugli organismi regolamentati e stabilisce la loro conformità alla normativa, alla regolamentazione e ad altri criteri applicabili nel territorio di giurisdizione della Comunità europea.

C. “Prodotto aeronautico civile”, qualsiasi aeromobile civile, motore di aeromobile o elica, equipaggiamento, parte o componente da installare sull’aeromobile.

D. “Approvazione ambientale”: la conclusione che la progettazione o la modifica della progettazione di un prodotto per l’aeronautica civile soddisfa le norme applicabili o che un determinato prodotto è conforme alla normativa applicabile relativa ai livelli acustici, alla fumosità e alle emissioni dei motori.

E. “Test ambientale”: un procedimento volto a valutare il progetto o la modifica di un progetto di un prodotto per l’aeronautica civile ai fini della sua conformità alle norme e procedure applicabili relative ai livelli acustici, alla fumosità e alle emissioni dei motori.

F. “Agente tecnico”: per gli Stati Uniti, la *Federal Aviation Administration* (FAA), e per la Comunità europea, l’Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA).

G. “Manutenzione”: l’espletamento di una o più delle seguenti attività: ispezione, revisione, riparazione, conservazione o sostituzione di parti, materiali, attrezzature o componenti di un prodotto per l’aeronautica civile volte a garantire la continua aeronavigabilità di tale prodotto, o l’installazione di alterazioni o modifiche preventivamente approvate in conformità con le prescrizioni stabilite dall’Agente tecnico competente.

H. “Controllo”: la supervisione periodica volta a determinare la continua conformità alla normativa pertinente.

I. “Organismo regolamentato”: una persona fisica o giuridica, le cui attività relative alla sicurezza dell’aviazione civile e ai test e alle approvazioni ambientali sono soggette alle norme e regolamentazione di una delle Parti.

Articolo 2

Obiettivo e ambito di applicazione

A. Il presente Accordo mira a:

(1) consentire la reciproca accettazione, come previsto negli allegati del presente Accordo, dei risultati relativi alla conformità e delle approvazioni rilasciate dagli agenti tecnici e dalle autorità aeronautiche;

(2) promuovere un elevato livello di sicurezza nel trasporto aereo;

(3) garantire la continuità dell'elevato livello di cooperazione regolamentare e di armonizzazione tra gli Stati Uniti e la Comunità europea nei settori contemplati dal paragrafo B.

B. L'ambito di cooperazione previsto dal presente trattato contempla:

(1) le approvazioni di aeronavigabilità e il controllo sui prodotti per l'aeronautica civile;

(2) i test e le approvazioni ambientali sui prodotti per l'aeronautica civile;

(3) le approvazioni e il controllo sulle installazioni di manutenzione.

C. Le Parti possono individuare altri settori di cooperazione e di accettazione mediante modifica scritta del presente Accordo in conformità dell'articolo 19.

Articolo 3

Direzione esecutiva

A. Le Parti istituiscono un Consiglio bilaterale di supervisione (in appresso il "Consiglio"), incaricato di assicurare l'efficiente funzionamento del presente Accordo, che si riunirà ad intervalli regolari per valutare l'efficacia della sua applicazione.

B. Il Consiglio è composto da rappresentanti:

degli Stati Uniti d'America, segnatamente la *Federal Aviation Administration* (che ne assume la co-presidenza), e

della Comunità europea, segnatamente la Commissione europea (che ne assume la co-presidenza), assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza civile e accompagnata dalle autorità aeronautiche.

Il Consiglio può invitare a partecipare, su base ad hoc, esperti in settori specifici. Il Consiglio può istituire gruppi di lavoro tecnici e supervisionarne i lavori. Il Consiglio elabora e adotta il proprio regolamento interno. Tutte le decisioni del Consiglio sono adottate mediante consenso; ciascuna delle Parti ha diritto ad un voto. Tali decisioni sono adottate per iscritto e sottoscritte dai rappresentanti delle Parti in seno al Consiglio.

C. Il Consiglio può esaminare qualsiasi questione relativa al funzionamento del presente Accordo. Segnatamente, le seguenti attività rientrano nella sua competenza:

(1) risolvere le controversie, ai sensi dell'articolo 17;

(2) modificare, all'occorrenza, gli allegati in conformità dell'articolo 19, paragrafo B;

(3) costituire un forum di discussione delle questioni che potrebbero sorgere e dei cambiamenti che potrebbero influire sull'attuazione del presente Accordo;

(4) costituire un forum di discussione degli approcci comuni in materia di sicurezza e di questioni ambientali nell'ambito del presente Accordo e per lo scambio periodico di informazioni sui temi relativi alla sicurezza aerea, comprese le consultazioni circa la proposta di nuove misure di sicurezza o di modifiche a quelle esistenti;

(5) costituire un forum per l'esame anticipato di proposte di legge o regolamento presentate da una delle Parti;

(6) scambiare informazioni sulle modifiche programmate di carattere organizzativo;

(7) se necessario, adottare allegati supplementari;

(8) sottoporre alle Parti eventuali altre modifiche del presente Accordo.

Articolo 4

Disposizioni generali

A. Ciascuna delle Parti accetta i risultati relativi alla conformità e le approvazioni rilasciate dall'agente tecnico dell'altra Parte e, nel caso degli Stati Uniti, quelle rilasciate dalle autorità aeronautiche, in conformità delle modalità e delle condizioni stabilite negli allegati del presente Accordo.

B. Il presente Accordo non deve essere interpretato nel senso che presuppone l'accettazione o il riconoscimento reciproco di norme o regolamenti tecnici delle Parti, a meno che ciò non sia previsto nei suoi allegati.

C. Le Parti riconoscono l'equivalenza, ai fini dell'adempimento degli obblighi giuridici delle Parti, dei reciproci sistemi di delegazione a favore delle persone designate o degli organismi regolamentati esistenti alla data dell'entrata in vigore del presente Accordo. Le Parti attribuiscono ai risultati sulla conformità ottenuti da tali persone designate o organismi regolamentati, in conformità delle disposizioni di cui agli allegati, la stessa validità attribuita a quelli ottenuti direttamente da un agente tecnico o un'autorità aeronautica. I sistemi di delegazione applicati dopo l'entrata in vigore del presente Accordo formano oggetto di misure miranti a rafforzare la fiducia.

D. Le Parti provvedono a che i rispettivi agenti tecnici e le autorità aeronautiche adempiano alle responsabilità loro incombenti in forza del presente Accordo, compresi gli allegati.

E. Qualora un titolare di un'approvazione di progetto trasferisce detta approvazione a un altro soggetto, l'agente tecnico responsabile per l'approvazione di progetto notifica immediatamente detto trasferimento all'altro agente tecnico.

F. Il presente Accordo, comprensivo degli allegati, è vincolante per entrambe le Parti.

Articolo 5

Allegati

A. Con riferimento ai temi che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo B, punti 1), 2) e 3), le Parti convengono che le norme, regole, pratiche e procedure in materia di aviazione civile di ciascuna delle Parti sono sufficientemente compatibili da permettere che le approvazioni e i risultati sulla conformità a norme convenute rilasciati da una delle Parti per conto dell'altra, come previsto negli allegati, siano reciprocamente accettati. Le Parti riconoscono parimenti l'esistenza di differenze di natura tecnica tra i rispettivi sistemi di aviazione civile che sono trattate negli allegati.

B. Con riferimento ai temi aggiunti al campo di applicazione dell'articolo 2, paragrafo B, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo C, le Parti o i loro rappresentanti in Consiglio elaborano nuovi allegati che stabiliscono le modalità e le condizioni di reciproca accettazione dei risultati sulla conformità e delle approvazioni, quando convengano che le norme, regole, pratiche e procedure in materia di aviazione civile di ciascuna delle Parti per qualsiasi dei nuovi settori di cooperazione sono sufficientemente compatibili da permettere la reciproca accettazione delle approvazioni e dei risultati sulla conformità a norme convenute rilasciati da una delle Parti per conto dell'altra.

C. Ciascun allegato contiene, come minimo:

(1) disposizioni intese a stabilire e mantenere la fiducia nella capacità degli agenti tecnici e delle autorità aeronautiche di ciascuna delle Parti di ottenere risultati per conto dell'altra Parte;

(2) procedure atte a includere e sospendere l'accettazione di risultati sulla conformità e approvazioni ottenuti da determinate autorità dell'aviazione;

(3) un campo di applicazione specifico per l'accettazione di risultati di conformità e approvazioni tra le Parti;

(4) disposizioni relative alle consultazioni tecniche tra agenti tecnici;

(5) disposizioni relative, se del caso, agli organismi di coordinamento congiunto;

(6) disposizioni che autorizzano gli agenti tecnici a elaborare e adottare procedure di esecuzione tecnica.

Articolo 6

Cooperazione regolamentare e trasparenza

A. Gli agenti tecnici elaborano e adottano procedure di cooperazione regolamentare in materia di sicurezza dell'aviazione civile e di test ed approvazioni ambientali, tenendo in considerazione i pertinenti orientamenti sulla cooperazione regolamentare tra le Parti. Tali procedure includono la possibilità di consultazioni e di partecipazione, nella misura del possibile, di esperti dell'agente tecnico, delle autorità aeronautiche e dell'industria di una delle Parti nelle fasi iniziali della redazione di testi regolamentari in materia di aviazione civile dell'altra Parte.

B. Con riserva della disponibilità di fondi, le Parti garantiscono, come opportuno, la cooperazione transatlantica in via continuativa su significative iniziative attinenti alla sicurezza aerea.

Articolo 7

Cooperazione nel settore della garanzia di qualità e nelle attività di ispezione in materia di normalizzazione

Per promuovere una continua comprensione di e la compatibilità tra i sistemi regolamentari in materia di sicurezza dell'aviazione civile di ciascuna delle Parti, ciascun agente tecnico può partecipare alle funzioni interne di controllo della qualità e di ispezioni in materia di normalizzazione attinenti all'accreditamento e al controllo, come disposto negli allegati.

Articolo 8

Cooperazione nel settore delle attività di esecuzione

Ferme restando le disposizioni legislative e regolamentari in vigore, le Parti convengono di garantire mediante i loro agenti tecnici e autorità aeronautiche, come del caso, la reciproca cooperazione e assistenza in procedimenti investigativi o esecutivi su eventuali casi sospetti o presunti di violazione di disposizioni legislative o regolamentari nell'ambito del presente Accordo. Inoltre, ciascuna delle Parti notifica immediatamente all'altra qualsiasi indagine che incida su interessi comuni.

Articolo 9

Scambio di dati in materia di sicurezza

Ferme restando le disposizioni legislative e regolamentari applicabili, le Parti convengono di:

fornirsi reciprocamente, su richiesta, e tempestivamente le informazioni a disposizione dei loro agenti tecnici relative ad incidenti o inconvenienti che coinvolgano prodotti per l'aeronautica civile o gli organismi regolamentari, e

scambiare altre informazioni in materia di sicurezza, in conformità delle procedure stabilite dagli agenti tecnici.

Articolo 10

Requisiti, procedure e orientamenti applicabili

Le Parti convengono di notificarsi reciprocamente tutte le prescrizioni, le procedure e gli orientamenti aventi attinenza con le materie contemplate dal presente Accordo.

Articolo 11

Protezione dei dati di proprietà industriale e richieste di informazioni

A. Le Parti riconoscono che le informazioni attinenti al presente Accordo presentate da un organismo regolamentato o una Parte possono contenere elementi di proprietà intellettuale, segreti commerciali, informazioni aziendali riservate, dati sulla proprietà industriale o altri dati di natura riservata detenuti da detto organismo regolamentato o altra persona (informazioni riservate). Nessuna delle Parti copia, rende pubbliche o mostra informazioni classificate come riservate a persone diverse dal personale di detta Parte senza aver precedentemente ottenuto il consenso scritto della persona o dell'organismo che ha interesse alla riservatezza di dette informazioni, sempre che ciò non sia imposto dalla legge.

B. Nella misura in cui la Comunità europea condivide informazioni riservate con una autorità aeronautica o un organismo incaricato delle indagini su incidenti o inconvenienti nell'aviazione civile, la Comunità europea tratta dette informazioni riservate come documenti sensibili e provvede a che l'autorità aeronautica o l'organismo in questione non copino, rendano pubbliche o condividano tali informazioni con persone diverse dal personale di detta autorità o organismo, senza il previo consenso scritto della persona o del soggetto giuridico che ha interesse alla riservatezza di dette informazioni.

C. Le richieste di informazioni da parte del pubblico di cui al paragrafo A del presente articolo, compreso l'accesso a documenti, devono essere trattate in conformità delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili nella Parte che riceve tali richieste. Un

agente tecnico che riceva una tale richiesta di informazioni fornite dall'altra Parte o dai suoi organismi regolamentati deve consultare l'agente tecnico dell'altra Parte prima di rendere pubbliche tali informazioni. Gli agenti tecnici si forniscono reciproca assistenza, per quanto necessario, nel rispondere a tali richieste.

Articolo 12

Applicabilità

Salvo disposizioni contrarie contenute nei suoi allegati, il presente Accordo si applica, da un lato, al sistema regolamentare dell'aviazione civile degli Stati Uniti applicato nel territorio degli Stati Uniti d'America, e, dall'altro, al sistema regolamentare dell'aviazione civile della Comunità europea applicato nei territori nei quali vige il trattato che istituisce la Comunità europea e alle condizioni previste dal trattato stesso (e qualsiasi atto intesto a sostituirlo).

Articolo 13

Accesso senza restrizioni

Ai fini della supervisione e delle ispezioni, l'Agente tecnico e le autorità aeronautiche di ciascuna delle Parti presta assistenza all'agente tecnico dell'altra Parte affinché ottenga l'accesso senza restrizioni agli organismi regolamentati soggetti alla propria giurisdizione.

Articolo 14

Diritti

Ciascuna Parte si adopera affinché i diritti imposti dal rispettivo agente tecnico ai richiedenti e agli organismi regolamentati per i servizi connessi con la certificazione e l'approvazione contemplati dal presente Accordo siano giusti, ragionevoli e commisurati ai servizi richiesti.

Articolo 15

Protezione dell'autorità di regolamentazione

In nessun caso il presente Accordo deve essere inteso a limitare l'autorità di una Parte di:

A. determinare, mediante misure legislative, regolamentari e amministrative, il livello di protezione che ritiene appropriato per la sicurezza dell'aviazione civile e per i test e le approvazioni ambientali; e

B. Adottare tutte le misure idonee ed immediate che si rendano necessarie per eliminare o rendere minime eventuali deroghe alla sicurezza. La Parte che adotta siffatte misure che incidono sulle attività che rientrano nel campo di applicazione del presente Accordo ne informa l'altra Parte, all'occorrenza facendo ricorso all'agente tecnico o all'autorità aeronautica non appena possibile, e al più tardi entro 15 giorni dall'adozione di tale misura.

C. Modificare la propria regolamentazione, procedure o norme e applicarle ai propri organismi regolamentati. Se siffatte modifiche sono tali da incidere sull'attuazione del presente Accordo, ciascuna delle Parti o il suo agente tecnico può indire una consultazione ai sensi dell'articolo 17 allo scopo di modificare il presente Accordo. Fatti salvi i risultati di tali consultazioni, nessuna disposizione del presente Accordo vieta alla citata Parte di apportare modifiche e applicarle agli organismi regolamentati soggetti alla propria giurisdizione.

Articolo 16

Altri accordi

A. Salvo ove disposto diversamente negli allegati del presente Accordo, i diritti e le obbligazioni discendenti da qualsiasi accordo concluso da una delle Parti con un terzo non sono applicabili né producono effetti per l'altra Parte del presente Accordo.

B. Alla luce del presente Accordo e a decorrere dalla sua data di entrata in vigore, gli Stati Uniti d'America adottano le misure necessarie e la Comunità europea assicura, in conformità del trattato che istituisce la Comunità europea, che gli Stati membri dell'Unione europea adottano le misure necessarie per modificare o estinguere, secondo il caso, gli accordi bilaterali elencati nell'appendice 1 conclusi tra gli Stati Uniti e i singoli Stati membri dell'Unione europea.

C. Salvo se previsto diversamente negli allegati, i risultati di conformità e di approvazione validi alla data di entrata in vigore del presente Accordo e precedentemente accettati dagli Stati Uniti o da uno Stato membro dell'Unione europea in forza di uno degli accordi bilaterali in materia di sicurezza aerea o di accordi bilaterali in materia di aeronavigabilità elencati nell'appendice 1 sono considerati validi dalle Parti del presente Accordo alle condizioni accettate in detti accordi, fino al momento della loro sostituzione o estinzione.

Articolo 17

Consultazioni e composizione delle controversie

A. Ciascuna Parte può chiedere una consultazione con l'altra Parte su qualsiasi argomento connesso con il presente Accordo. L'altra Parte risponde prontamente a tale richiesta e avvia le consultazioni entro 45 giorni, ad una data convenuta tra le Parti.

B. Gli agenti tecnici delle Parti si adoperano per risolvere qualsiasi divergenza che possa sorgere tra loro con riferimento alla loro cooperazione nell'ambito del presente Accordo mediante consultazioni e in conformità delle disposizioni contenute negli allegati del presente Accordo.

C. Qualora gli agenti tecnici non riescano a risolvere le divergenze secondo le modalità di cui al paragrafo B, ciascun agente tecnico può deferire la questione al Consiglio, che si consulta in materia.

Articolo 18

Sospensione dell'accettazione dei risultati

A. Qualora le consultazioni di cui all'articolo 17 si rivelino insufficienti a risolvere la controversia relativa ai risultati di conformità e di approvazione, ciascuna delle Parti può notificare all'altra Parte la sua intenzione di sospendere l'accettazione dei risultati di conformità e di approvazione oggetto della controversia. La notifica è effettuata per iscritto e specifica i motivi della sospensione.

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

Articolo 19

Entrata in vigore, modifiche e estinzione dell'accordo

A. Il presente Accordo, compresi gli allegati, entra in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data in cui le Parti si sono scambiate le note diplomatiche che confermano il completamento delle rispettive procedure per l'entrata in vigore del presente Accordo.

B. Il presente Accordo può essere modificato per iscritto mediante reciproco consenso delle Parti. Dette modifiche entrano in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data in cui le Parti si sono scambiate le note diplomatiche che confermano il completamento delle rispettive procedure per l'entrata in vigore del presente Accordo o di eventuali modifiche allo stesso. Le modifiche degli allegati possono entrare in vigore mediante decisione del Consiglio.

C. Un allegato elaborato dal Consiglio successivamente alla data di entrata in vigore del presente Accordo entra in vigore mediante decisione del Consiglio.

D. Il presente Accordo rimane in vigore fino alla sua denuncia da parte di una delle Parti. L'estinzione dell'accordo prende effetto sessanta giorni dopo l'invio di una notifica scritta di una Parte all'altra. L'estinzione dell'Accordo comporta altresì l'estinzione di qualsiasi modifica all'Accordo e di tutti gli allegati del presente Accordo. L'estinzione non pregiudica la validità dei certificati e approvazioni rilasciati dalle Parti in conformità del presente Accordo, compresi gli allegati.

E. Ciascuna delle due Parti può denunciare un allegato del presente Accordo. L'estinzione dell'allegato denunciato prende effetto sessanta giorni a decorrere dalla data di notificazione della denuncia di una Parte all'altra, sempre che la denuncia non sia stata revocata. In caso di denuncia di uno o più allegati, gli altri allegati rimangono in vigore. Tuttavia, le Parti si consultano circa il mantenimento delle rimanenti disposizioni dell'Accordo. In mancanza di un consenso su tale punto, il presente Accordo può essere denunciato da qualsiasi delle Parti. L'estinzione prende effetto sessanta giorni a decorrere dalla data della notifica scritta in tal senso di una delle Parti all'altra Parte.

F. In seguito alla notifica di denuncia del presente Accordo o di suoi allegati, le Parti continuano ad ottemperare alle loro obbligazioni discendenti dal presente Accordo o dai suoi allegati fino alla data in cui l'estinzione prende effetto.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, a tal fine debitamente autorizzati dai rispettivi governi, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a _____addì_____2007, in due originali nelle lingue bulgara, ceca, danese, olandese, inglese, estone, finnica, francese, tedesca, greca, ungherese, italiana, lettone, lituana, maltese, polacca, portoghese, romena, slovacca, slovena, spagnola e svedese. In caso di divergenza di interpretazione tra le diverse versioni linguistiche fa fede il testo in lingua inglese.

PER GLI STATI UNITI D'AMERICA: PER LA COMUNITÀ EUROPEA:

APPENDICE 1

Stato	**Accordi bilaterali**
Austria	Accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato a Vienna il 14 gennaio 1997 Accordo, in forma di scambio di note, riguardante l'accettazione reciproca dei certificati di aeronavigabilità degli aeromobili importati, firmato a Washington il 30 aprile 1959
Belgio	Accordo, in forma di scambio di note, riguardante l'accettazione reciproca dei certificati di aeronavigabilità, firmato a Bruxelles il 12 febbraio e il 14 maggio 1973
Repubblica ceca	Procedure operative stabilite tra la Federal Aviation Administration (FAA) e l'Ispettorato dell'aviazione civile della Repubblica ceca in materia di approvazione di progetti, certificati di aeronavigabilità, mantenimento dell'aeronavigabilità, di cooperazione e reciproca assistenza tecnica ai sensi dell'accordo tra gli Stati Uniti e la Cecoslovacchia, firmate il 29 gennaio 1996 Accordo, in forma di scambio di note, tra gli Stati Uniti e la Cecoslovacchia riguardante l'accettazione reciproca dei certificati di aeronavigabilità degli aeromobili importati, firmato a Praga il 1º ottobre e il 21 ottobre 1970
Danimarca	Accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato a Copenaghen il 6 novembre 1998 Accordo, in forma di scambio di note, riguardanti l'accettazione reciproca dei certificati di aeronavigabilità, firmato a Washington il 6 gennaio 1982
Finlandia	Accordo per la promozione della sicurezza aerea, firmato a Helsinki il 2 novembre 2000 Accordo, in forma di scambio di note, riguardanti l'accettazione reciproca dei certificati di aeronavigabilità degli alianti civili e delle attrezzature per aeromobili civili importati, firmato a Washington il 7 marzo 1974
Francia	Accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato a Parigi il 14 maggio 1996 Procedure di attuazione per l'approvazione di progetti, le attività di produzione, l'approvazione di aeronavigabilità per esportazione, le attività posteriori all'approvazione di progetto e l'assistenza tecnica tra le autorità

	ai sensi dell'accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione concluso tra il governo degli Stati Uniti di America e il governo della Repubblica francese, firmate il 24 agosto 2001 Procedure di attuazione delle disposizioni sulla manutenzione nell'ambito dell'accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione concluso tra il governo degli Stati Uniti di America e il governo della Repubblica francese, firmate il 14 maggio 1996.
Germania	Accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato a Milwaukee il 23 maggio 1996 Procedure di attuazione per l'approvazione di progetto, le attività di produzione, l'approvazione di aeronavigabilità per esportazione, le attività post-approvazione di progetto e l'assistenza tecnica tra le autorità ai sensi dell'accordo tra il governo degli Stati Uniti di America e il governo della Repubblica federale di Germania per la promozione della sicurezza dell'aviazione, Rev. 1, firmate il 3 giugno 2002. Procedure di attuazione delle disposizioni sulla manutenzione nell'ambito dell'accordo concluso tra il governo degli Stati Uniti di America e il governo della Repubblica federale di Germania per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmate il 6 giugno 1997.
Irlanda	Accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato a Dublino il 5 febbraio 1997 Procedure di attuazione delle disposizioni sulla manutenzione nell'ambito dell'accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione tra il governo degli Stati Uniti di America e il governo irlandese, firmate il 5 febbraio 1999. 20 aprile 1999
Italia	Accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato a Roma il 27 ottobre 1999 Procedure di attuazione per l'approvazione di progetto, le attività di produzione, l'approvazione di aeronavigabilità per esportazione, le attività post-approvazione di progetto e l'assistenza tecnica tra le autorità ai sensi dell'accordo tra il governo degli Stati Uniti di America e il governo della Repubblica italiana per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmate il 4 giugno 2002
Paesi Bassi	Accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato all'Aia il 13 settembre 1995

	Procedure di attuazione per l'approvazione di progetto, le attività di produzione, l'approvazione di aeronavigabilità per esportazione, le attività post-approvazione di progetto e l'assistenza tecnica tra le autorità ai sensi dell'accordo tra il governo degli Stati Uniti di America e il governo dei Paesi Bassi per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmate il 3 giugno 2002
Polonia	Accordo, in forma di scambio di note, riguardante l'accettazione reciproca dell'aeronavigabilità dei prodotti aeronautici civili importati, come modificato, firmato a Washington l'8 novembre 1976
Romania	Accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato a Bucarest il 10 settembre 2002 Accordo, in forma di scambio di note, riguardante l'accettazione reciproca dei certificati di aeronavigabilità degli alianti civili importati, firmato a Washington il 7 dicembre 1976 (NB: gli Stati Uniti hanno chiesto di denunciare l'accordo nel febbraio 2007. La notifica degli Stati Uniti e la risposta della Romania ne costituiranno l'estinzione. Procedure di attuazione concernenti l'approvazione di progetto, le attività di produzione, l'approvazione di aeronavigabilità per esportazione, le attività post-approvazione di progetto e l'assistenza tecnica tra le autorità ai sensi dell'accordo tra il governo degli Stati Uniti di America e il governo della Romania per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmate il 24 settembre 2002
Spagna	Accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato a Washington il 23 settembre 1999 Accordo, in forma di scambio di note, riguardanti l'accettazione reciproca dei certificati di aeronavigabilità degli aeromobili importati, come modificato, firmato a Madrid il 23 settembre 1957
Svezia	Accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato a Stoccolma il 9 febbraio 1998 Procedure di attuazione concernenti l'approvazione di progetto, le attività di produzione, l'approvazione di aeronavigabilità per esportazione, le attività post-approvazione di progetto e l'assistenza tecnica tra le autorità ai sensi dell'accordo tra il governo degli Stati Uniti di America e il governo del regno della Svezia per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmate il 3 giugno 2002.

Regno Unito	Accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato a Londra il 20 dicembre 1995 Procedure di attuazione concernenti l'approvazione di progetto, le attività di produzione, l'approvazione di aeronavigabilità per esportazione, le attività post-approvazione di progetto e l'assistenza tecnica tra le autorità ai sensi dell'accordo tra il governo degli Stati Uniti di America e il governo del Regno Unito di Gran Bretagna e di Irlanda del nord per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmate il 23 maggio 2002. Procedure di attuazione delle disposizioni riguardanti i simulatori di volo nell'ambito dell'accordo per la promozione della sicurezza dell'aviazione concluso il 20 dicembre 1995 tra il governo degli Stati Uniti d'America e il governo del Regno Unito di Gran Bretagna e di Irlanda del nord, Rev. 1, firmate il 6 ottobre 2005.

ALLEGATO 1:

CERTIFICAZIONE DI AERONAVIGABILITÀ E CERTIFICAZIONE AMBIENTALE

1. CAMPO DI APPLICAZIONE

1.1 Il presente allegato verte 1) sull'accettazione reciproca di risultati relativi alla conformità, alle approvazioni e alla documentazione, e 2) sull'assistenza tecnica, in materia di:

(a) aeronavigabilità e mantenimento dello stato di aeronavigabilità dei prodotti per l'aeronautica civile (in appresso, i "prodotti"); e

(b) livelli acustici, fumosità e emissioni dei motori.

1.2 Conformemente a quanto disposto nell'articolo 4 dell'Accordo, le Parti accettano reciprocamente i risultati relativi alla conformità e le approvazioni rilasciate nell'ambito dei sistemi degli agenti tecnici o delle autorità aeronautiche, fatte salve le disposizioni del presente allegato e, ove applicabile, delle procedure di esecuzione tecnica concluse dagli agenti tecnici.

2. ORGANISMO CONGIUNTO DI COORDINAMENTO

2.1 Composizione

2.1.1 È istituito un organismo congiunto di coordinamento tecnico, denominato Consiglio di supervisione della certificazione, responsabile dinanzi al Consiglio bilaterale di supervisione, sotto la direzione congiunta degli agenti tecnici. L'organismo è composto di rappresentanti di ciascun agente tecnico responsabili per l'aeronavigabilità e la certificazione ambientale, i sistemi di gestione della qualità e la regolamentazione.

2.1.2 La direzione congiunta può invitare altri partecipanti allo scopo di facilitare l'adempimento del mandato del Consiglio di supervisione della certificazione.

2.2 Mandato

2.2.1 Il Consiglio di supervisione della certificazione si riunisce periodicamente per assicurare l'effettivo funzionamento e l'applicazione del presente allegato. Le sue funzioni includono, segnatamente:

(a) l'elaborazione, l'approvazione e la revisione delle procedure di esecuzione tecnica;

(b) la condivisione delle informazioni sulle principali questioni in materia di sicurezza e l'elaborazione di piani d'azione intesi ad affrontarle;

(c) la garanzia dell'applicazione coerente del presente allegato;

(d) la risoluzione delle questioni tecniche che rientrano nelle competenze degli agenti tecnici e esame di altre questioni tecniche che non possono essere risolte a livello inferiore;

(e) l'elaborazione di efficaci metodi di cooperazione, assistenza e scambio di informazioni in materia di sicurezza e norme ambientali, sistemi di certificazione, sistemi di gestione della qualità e di normazione;

(f) la gestione dell'elenco delle autorità aeronautiche che figurano nell'appendice I del presente allegato, in conformità delle decisioni prese dal Consiglio bilaterale di supervisione;

(g) la presentazione al Consiglio bilaterale di supervisione di proposte di modifica concernenti il presente allegato.

2.2.2 Il Consiglio di supervisione della certificazione deferisce le questioni irrisolte al Consiglio bilaterale di supervisione e provvede all'attuazione delle decisioni concernenti il presente allegato adottate dal Consiglio bilaterale di supervisione.

3. ATTUAZIONE

3.1 Generalità

3.1.1 Gli agenti tecnici elaborano procedure di esecuzione tecnica per l'attuazione del presente allegato che prendono anche in considerazione le differenze tra i sistemi di aeronavigabilità e di certificazione ambientale delle Parti.

3.1.2 Ciascun agente tecnico e, se del caso, l'autorità aeronautica forniscono assistenza all'agente tecnico o all'autorità aeronautica dell'altra Parte nelle loro richieste di accesso ai dati nell'ambito del controllo regolamentare dell'altro agente tecnico o, eventualmente, autorità aeronautica, al fine di eseguire le attività del presente allegato.

3.2 Approvazione di progetti

3.2.1 L'agente tecnico degli USA esercita le funzioni di Stato di Progetto applicabili agli Stati Uniti in forza dell'allegato 8 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944

("convenzione di Chicago") nei confronti degli organismi regolamentati soggetti alla giurisdizione statunitense.

3.2.2 L'agente tecnico CE esercita per conto degli Stati membri dell'UE le funzioni di Stato di Progetto loro applicabili in forza dell'allegato 8 della Convenzione di Chicago nei confronti degli organismi regolamentati che sono soggetti alla loro giurisdizione.

3.2.3 Per beneficiare dell'accettazione reciproca nell'ambito del presente Accordo:

(a) l'EASA agisce in qualità di autorità di certificazione e accetta le richieste di certificazione soltanto da richiedenti stabiliti nel territorio della Comunità europea per l'approvazione iniziale del loro progetto, modifiche al progetto e dati relativi alle riparazioni, e

(b) la FAA agisce in qualità di autorità di certificazione e accetta le richieste di certificazione soltanto da richiedenti stabiliti nel territorio degli Stati Uniti per l'approvazione iniziale del loro progetto, modifiche al progetto e dati relativi alle riparazioni.

3.2.4 Ciascun agente tecnico espleta un processo di validazione per approvare:

(a) il progetto di aeromobili, motori di aeromobile, eliche e apparecchiature,

(b) certificati di omologazione supplementari,

(c) talune modifiche di maggiore entità al progetto-tipo, come definite nelle procedure di esecuzione tecnica, e

(d) modifiche ai livelli acustici e alle emissioni

che sono stati, o stanno per essere, approvati dall'agente tecnico dell'altra Parte nell'esercizio delle sue funzioni di Stato di Progetto. Il processo di convalida, come definito nelle procedure di attuazione tecnica, si basa per quanto possibile sulle valutazioni tecniche, le prove e le ispezioni effettuate e sui certificati di conformità rilasciati dall'altro agente tecnico. La base per la certificazione di aeronavigabilità elaborata nel corso del processo di convalida della conformità di un aeromobile, di un motore di aeromobile o di un'elica poggia sulle norme o sui codici di navigabilità in vigore alla data della richiesta trasmessa all'agente tecnico che esercita le funzioni dello Stato di Progetto. La certificazione ambientale è determinata in funzione della data della domanda prescritta nelle procedure di attuazione tecnica.

3.2.5 Gli agenti tecnici provvedono a che le informazioni relative alle prescrizioni operative che influiscono sulla progettazione siano rese disponibili alle Parti nel corso del processo di convalida. Le autorità aeronautiche tengono queste informazioni a disposizione dell'EASA.

3.2.6 All'occorrenza, gli agenti tecnici possono anche utilizzare un processo di certificazione congiunto. La certificazione congiunta è una forma di convalida alternativa convenuta di comune accordo tra il richiedente e i due agenti tecnici, come definito nelle procedure di attuazione tecnica. La certificazione congiunta si rivela particolarmente adeguata quando i componenti di un prodotto nuovo sono progettati da un soggetto regolamentato stabilito nel territorio dell'altra Parte. Nell'ambito della certificazione congiunta, le dimostrazioni di conformità devono essere effettuate in loco dall'agente tecnico dell'altra Parte.

3.2.7 Giacché i sistemi regolamentari delle Parti concernenti le parti, i dati relativi alla progettazione delle riparazioni e le modifiche di progetto diversi da quelli contemplati dal punto 3.2.4 sono ritenuti sufficientemente comparabili da non necessitare il rilascio di una distinta approvazione dell'agente tecnico o dell'autorità aeronautica della Parte importatrice, l'agente tecnico importatore accetta le parti, i dati della progettazione di riparazione e le modifiche di progetto che sono state già approvate o accettate dall'agente tecnico dell'altra Parte nell'esercizio delle sue funzioni di Stato di Progetto. Le procedure di attuazione tecnica precisano le circostanze nelle quali è necessario il rilascio di un'apposita approvazione da parte dell'agente tecnico importatore.

3.2.8 Gli attestati che certificano le approvazioni di progetto, comprese le informazioni relative ai livelli acustici e alle emissioni, sono definiti nelle procedure di attuazione tecnica.

3.2.9 Qualora un titolare di un'approvazione di progetto trasferisca detta approvazione a un altro soggetto, l'agente tecnico responsabile per l'approvazione di progetto notifica immediatamente detto trasferimento all'agente tecnico dell'altra Parte. Gli agenti tecnici definiscono procedure intese a facilitare il trasferimento di certificati tra le entità regolamentate delle Parti nelle procedure di attuazione tecnica.

3.2.10 L'EASA accetta le procedure di certificazione degli Stati Uniti come alternativa accettabile alle prescrizioni imposte dalla Comunità europea per dimostrare le capacità di un richiedente.

3.3 Mantenimento dello stato di aeronavigabilità

3.3.1 Gli agenti tecnici si impegnano ad adottare misure atte a porre rimedio alle condizioni di insicurezza dei prodotti che hanno certificato. Gli agenti tecnici si scambiano informazioni circa le avarie, i malfunzionamenti e le

anomalie comunicate dai loro titolari di certificato al fine di dare un sostegno alle indagini condotte dall'altra Parte sui problemi di funzionamento o altri potenziali problemi di sicurezza. Si considera che tale scambio di informazioni tra gli agenti tecnici soddisfa l'obbligo incombente a tutti i titolari di approvazioni di comunicare qualsiasi avaria, malfunzionamento o anomalia all'agente tecnico dell'altra Parte ai sensi della legislazione vigente nel territorio di quest'ultima. Le misure miranti a porre rimedio ai problemi di sicurezza e gli scambi di informazioni in materia di sicurezza sono definiti nelle procedure di attuazione tecnica.

3.3.2 Salvo notifica contraria dell'agente tecnico dell'una o l'altra delle Parti:

(a) la FAA esercita le funzioni dello Stato di Progetto in materia di mantenimento dell'aeronavigabilità che incombono agli Stati Uniti a norma dell'allegato 8 della convenzione di Chicago con riferimento agli aeromobili, i motori, le eliche e gli equipaggiamenti pera aeromobile durante l'intero ciclo di vita dei prodotti;

(b) l'EASA esercita, per conto degli Stati membri dell'Unione europea, le funzioni dello Stato di Progetto in materia di mantenimento dell'aeronavigabilità loro incombenti a norma dell'allegato 8 della convenzione di Chicago con riferimento agli aeromobili, i motori, le eliche e gli equipaggiamenti per aeromobile durante l'intero ciclo di vita dei prodotti.

3.3.3 La FAA esercita le funzioni dello Stato di Produzione che incombono agli Stati Uniti a norma dell'allegato 8 della convenzione di Chicago con riferimento agli aeromobili, i motori, le eliche e gli equipaggiamenti per aeromobile durante l'intero ciclo di vita dei prodotti sottoposti alla loro giurisdizione. Le autorità aeronautiche e, all'occorrenza, l'EASA esercitano le funzioni dello Stato di Produzione che incombono agli Stati membri dell'Unione europea a norma dell'allegato 8 della convenzione di Chicago con riferimento agli aeromobili, i motori, le eliche e gli equipaggiamenti per aeromobili durante l'intero ciclo di vita dei prodotti sottoposti alla loro giurisdizione. Le misure volte a porre rimedio ai problemi di sicurezza sono definite nelle procedure di attuazione tecnica.

3.3.4 Qualsiasi modifica della titolarità o dello stato di aeronavigabilità attestato da un certificato rilasciato dall'agente tecnico di una delle Parti è comunicata tempestivamente all'agente tecnico dell'altra Parte.

3.4 <u>Produzione</u>

3.4.1 Gli agenti tecnici e, all'occorrenza, le autorità aeronautiche rilasciano approvazioni di produzione, sulla base di un sistema accettabile di ispezioni/controlli della qualità della produzione, ai costruttori soggetti al loro sistema regolamentare quando detto costruttore partecipa

all’esportazione di aeromobili, di motori, eliche, attrezzature o parti per aeromobile destinati all’altra Parte. Tali approvazioni di produzione garantiscono che tutti gli aeromobili, motori, eliche, attrezzature e parti per aeromobile sono conformi alla progettazione approvata dalla Parte importatrice, sono stati eventualmente sottoposti ai controlli operativi e possono essere utilizzati in condizioni di sicurezza al momento dell’esportazione.

3.4.2 Poiché i sistemi regolamentari delle Parti sono ritenuti sufficientemente comparabili per quanto riguarda la produzione, l’agente tecnico o l’autorità aeronautica della Parte importatrice non rilascia una propria approvazione di produzione ai costruttori regolamentati dalla Parte esportatrice.

3.4.3 L’agente tecnico e, all’occorrenza, le autorità aeronautiche di una Parte riconoscono i certificati di produzione rilasciati dall’agente tecnico o dalle autorità aeronautiche dell’altra Parte, compresi:

(a) i certificati di produzione rilasciati per o estesi alla costruzione di aeromobili, motori, eliche, attrezzature o parti per aeromobile sul loro territorio; così come per la costruzione di aeromobili, motori, eliche o parti per aeromobile al di fuori del loro territorio; e

(b) i certificati di produzione rilasciati per la costruzione di aeromobili, motori, eliche o parti per aeromobile, sulla base di un accordo di licenza o di un accordo adeguato tra il produttore e il titolare di un’approvazione di progettazione sul territorio dell’altra Parte o di un paese terzo. Quando un accordo di licenza per la costruzione di un aeromobile, un motore o un’elica per aeromobile distingue le responsabilità dello Stato di Progetto e dello Stato di Produzione tra le due Parti, la FAA e l’EASA, o eventualmente un’autorità aeronautica, conclude un accordo di lavoro.

3.4.4 L’agente tecnico e, all’occorrenza, le autorità aeronautiche di una Parte adempiono ai rispettivi obblighi regolamentari in materia di sorveglianza dei costruttori e dei fornitori autorizzati nell’ambito del sistema di qualità dei costruttori che sono stabiliti sul territorio dell’altra Parte, facendo affidamento sul sistema di sorveglianza dell’altra Parte se sono soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

(a) l’agente tecnico o l’autorità aeronautica incaricata della supervisione sul titolare di un certificato di produzione presenta una richiesta ufficiale di assistenza in tal senso;

(b) lo stabilimento di produzione ha ricevuto anche un certificato di produzione di portata analoga dall’agente tecnico o dall’autorità aeronautica del territorio nel quale è ubicato;

(c) l'agente tecnico o l'autorità aeronautica dell'altra Parte è disposta ed in grado di intraprendere queste attività nella misura consentita dalle sue risorse; e

(d) gli agenti tecnici o le autorità aeronautiche documentano, all'occorrenza, le modalità della convenuta assistenza in materia di sorveglianza.

3.4.5 Per quanto riguarda le parti prodotte nell'ambito del sistema regolamentare di una Parte in uno stabilimento ubicato nel territorio dell'altra Parte, gli agenti tecnici e le autorità aeronautiche accettano le autorizzazione all'immissione in servizio o altri documenti convenuti, in sostituzione della loro documentazione, alle condizioni seguenti:

(a) lo stabilimento di produzione ha ricevuto anche un certificato di produzione di portata analoga dall'agente tecnico o dall'autorità aeronautica che figura nell'appendice 1 che dispone di un potere regolamentare su detto stabilimento; e, all'occorrenza,

(b) per quanto riguarda la consegna all'utente finale, il titolare del certificato applicabile ha autorizzato per iscritto il suo fornitore conformemente al suo sistema regolamentare.

3.4.6 Con riferimento ai prodotti costruiti in base ad un accordo di licenza, gli agenti tecnici stabiliscono procedure atte a garantire che tutte le modifiche introdotte nella progettazione dal titolare della licenza sono approvate, tramite il titolare dell'approvazione di progettazione, dall'agente tecnico che esercita le funzioni dello Stato di Progetto per i prodotti in questione.

3.5 Certificazione di aeronavigabilità per esportazione

3.5.1 L'agente tecnico o, all'occorrenza, le autorità aeronautiche di una Parte accettano i certificati di aeronavigabilità dell'altra Parte di cui sono corredati i prodotti esportati dal territorio posto sotto la giurisdizione di una Parte verso il territorio dell'altra Parte. Gli agenti tecnici e, eventualmente, le autorità aeronautiche o gli organismi debitamente autorizzati rilasciano i seguenti documenti di aeronavigabilità per ciascuna esportazione:

(a) un certificato di aeronavigabilità per esportazione nel caso di un aeromobile nuovo o usato, come definito nelle procedure di attuazione tecnica;

(b) un certificato di aeronavigabilità per esportazione o un'autorizzazione all'immissione in servizio nel caso di un motore di aeromobile nuovo o di un'elica nuova;

(c) un’autorizzazione all’immissione in servizio nel caso di una parte o di un’attrezzatura nuova.

3.5.2 Per quanto riguarda i prodotti nuovi, gli agenti tecnici o le autorità aeronautiche che figurano nell’appendice 1 (o, eventualmente, i loro organismi regolamentati designati) certificano, mediante il rilascio di uno specifico documento di aeronavigabilità per esportazione, che un aeromobile, un motore, un’elica, una parte o un’attrezzatura per aeromobile:

(a) è conforme ad una progettazione approvata dall’agente tecnico importatore e specificata nella scheda delle caratteristiche del certificato di omologazione o altra approvazione di progetto, compresi eventuali certificati di omologazione supplementari;

(b) può essere utilizzato in condizioni di sicurezza ed è inoltre conforme alle (eventuali) direttive di aeronavigabilità o note informative di sicurezza notificate dall’agente tecnico importatore e risponde alle (eventuali) misure di sicurezza obbligatorie in materia di produzione o di manutenzione notificate dall’autorità aeronautica importatrice;

(c) ha subito un controllo operativo finale, se del caso;

(d) è debitamente contrassegnato o individuato in conformità delle prescrizioni dell’agente tecnico importatore;

(e) risponde a tutti i requisiti supplementari prescritti e notificati dall’agente tecnico importatore; e

(f) nel caso di un motore di aeromobile rimesso a nuovo, che il motore è stato ricostruito dal costruttore del motore.

3.5.3 Le autorità aeronautiche o gli agenti tecnici che figurano nell’appendice 1 (o eventualmente i loro organismi regolamentati designati) accettano un aeromobile civile usato ai fini del rilascio di certificati di aeronavigabilità standard o speciale/ristretta soltanto se esiste un titolare di certificato di omologazione del tipo o un titolare di certificato europeo di omologazione ristretta del tipo che possa garantire il mantenimento dello stato di aeronavigabilità dell’aeromobile e se l’agente tecnico o l’autorità aeronautica dell’altra Parte certifica che l’aeromobile:

(a) è stato sottoposto ad appropriata manutenzione nel corso dell’intera durata di servizio (comprovata da appositi documenti di manutenzione); e

(b) risponde ai requisiti enunciati al paragrafo 3.5.2, lettere da a) a e).

I documenti relativi alle ispezioni e alla manutenzione di cui un aeromobile usato deve essere corredato sono descritti in modo dettagliato nelle procedure di attuazione tecnica.

3.5.4 La documentazione relativa all'aeronavigabilità contiene adeguati attestati, come precisato nelle procedure di attuazione tecnica.

3.5.5 Qualora, nel corso di un processo di certificazione di aeronavigabilità, l'agente tecnico esportatore o l'autorità aeronautica esportatrice non sono in grado di soddisfare tutte le prescrizioni enunciate al paragrafo 3.5.2, lettere da a) a f), o al paragrafo 3.5.3, essi:

(a) ne informano immediatamente l'agente tecnico importatore o l'autorità aeronautica importatrice;

(b) coordinano con l'agente tecnico importatore o l'autorità aeronautica importatrice, conformemente alle procedure di attuazione tecnica, l'accettazione o il rifiuto delle deroghe a dette prescrizioni prima del completamento del processo di certificazione di aeronavigabilità; e

(c) documentano le deroghe accettate in occasione dell'esportazione del prodotto.

3.5.6 Oltre ai prodotti enumerati nell'appendice 1 dell'allegato 1, la FAA continua ad accettare i prodotti che rientrano nel campo di applicazione degli accordi bilaterali in materia di aeronavigabilità enumerati nell'appendice 1 dell'Accordo che sono conformi ad una progettazione approvata dalla FAA, purché siano stati costruiti e siano stati corredati di un idoneo certificato di aeronavigabilità prima della data di entrata in vigore del presente Accordo.

3.5.7 La Comunità europea non esige che la specifica etichettatura EPA (*European Parts Approval*) sia apposta sulle parti importate dagli Stati Uniti, eccetto nei casi in cui l'EASA esercita le funzioni dello Stato di Progetto.

4. ACCETAZIONE DEI RISULTATI E DELLE APPROVAZIONI

4. 1. Requisiti da soddisfare per l'accettazione dei risultati e approvazioni

4.1.1 Gli agenti tecnici e, all'occorrenza, le autorità aeronautiche stabiliscono un sistema di certificazione e di sorveglianza per le diverse attività che rientrano nel campo di applicazione del presente allegato. Tale sistema è documentato e comprende la struttura organizzativa, le qualificazioni del personale, nonché le politiche e procedure interne applicate per realizzare queste attività.

4.1.2 Ciascun agente tecnico e, all'occorrenza, l'autorità aeronautica deve dar prova di una sufficiente conoscenza dei reciproci sistemi con riferimento ai requisiti in materia di aeronavigabilità e di ambiente, i relativi documenti sulle politiche e sugli orientamenti, le procedure e la struttura organizzativa.

4.1.3 Ciascun agente tecnico e, all'occorrenza, l'autorità aeronautica provvede a che il personale sia sufficientemente qualificato, esperto e formato per adempiere alle responsabilità che gli competono in forza del presente Accordo.

4.1.4 Tali sistemi sono oggetto di controlli interni di qualità, nonché di ispezioni di normalizzazione o di accreditamento. Le procedure di attuazione tecnica definiscono la partecipazione periodica dell'agente tecnico di una Parte ai controlli interni di qualità e alle ispezioni di normalizzazione o di accreditamento dell'agente tecnico dell'altra Parte, così come alle ispezioni delle autorità aeronautiche descritte al paragrafo 4.2.3, per salvaguardare la fiducia reciproca nei sistemi. Gli agenti tecnici e le autorità aeronautiche si sottopongono a dette ispezioni e assicurano che gli organismi regolamentati permettano l'accesso di entrambi gli agenti tecnici.

4. 2. Qualificazioni degli agenti tecnici e delle autorità aeronautiche

4.2.1 Fatte salve le condizioni definite nelle procedure di attuazione tecnica, si considera che gli agenti tecnici soddisfino i requisiti enunciati ai paragrafi 4.1.1, 4.1.2 e 4.1.3, in seguito ad un processo di rafforzamento della fiducia. Per quanto concerne la certificazione di aeronavigabilità, il processo di rafforzamento della fiducia è stato condotto a termine, come comprovato dall'inclusione del presente allegato nell'Accordo. Per quanto riguarda la certificazione ambientale, il processo di rafforzamento della fiducia è definito nelle procedure di attuazione tecnica.

4.2.2 Le autorità aeronautiche che soddisfano i requisiti enunciati ai paragrafi 4.1.1, 4.1.2 e 4.1.3 ai fini dell'esercizio delle loro funzioni di certificazione di produzione e di aeronavigabilità figurano nell'appendice 1 del presente allegato, con indicazione del loro settore di attività.

4.2.3 Qualora, a seguito di un'ispezione di normalizzazione effettuata dall'EASA, la Comunità europea stabilisce che altre autorità aeronautiche soddisfano i requisiti di cui ai paragrafi 4.1.1, 4.1.2 e 4.1.3, gli agenti tecnici applicano il processo descritto nella sezione 1 delle procedure di attuazione tecnica. Al termine di tale processo, se lo ritengono opportuno, gli agenti tecnici propongono al Consiglio bilaterale di vigilanza di apportare modifiche all'appendice 1, comprese modifiche relative ai settori di attività di un'autorità aeronautica.

4.2.4 Se un agente tecnico ritiene che le competenze tecniche dell'altro agente tecnico o di un'autorità aeronautica non sussistano più, gli agenti tecnici si consultano e propongono un piano d'azione, comprensivo di attività volte al rafforzamento della fiducia, per far fronte alle carenze riscontrate. Inoltre se uno degli agenti tecnici ritiene che l'accettazione dei risultati o approvazioni realizzate da un'autorità aeronautica devono essere sospese, gli agenti tecnici si consultano. Se la fiducia non è ristabilita con modalità reciprocamente accettabili, uno degli agenti tecnici può deferire la questione al Consiglio bilaterale di vigilanza. Se il problema non è risolto con mezzi reciprocamente accettabili, una Parte può inviare all'altra Parte una notifica ai sensi dell'articolo 18, paragrafo A, dell'accordo.

4.2.5 Analogamente, gli agenti tecnici si consultano ogniqualvolta uno di loro propone di esaminare la reintegrazione di un'autorità aeronautica che era stata cancellata dall'appendice I dal Consiglio bilaterale di vigilanza o i cui risultati o approvazioni sono stati sospesi.

5. COMUNICAZIONI

Tutte le comunicazioni tra gli agenti tecnici e, all'occorrenza, le autorità aeronautiche, ivi compresa la documentazione, sono in lingua inglese. Gli agenti tecnici possono stabilire deroghe caso per caso per quanto riguarda la certificazione di conformità.

6. CONSULTAZIONI TECNICHE

Gli agenti tecnici accettano di risolvere i problemi relativi all'attuazione del presente allegato avviando consultazioni. Gli agenti tecnici si adoperano per risolvere i problemi al livello tecnico più basso possibile, applicando il processo descritto nelle procedure di attuazione tecnica, prima di deferirli al Consiglio bilaterale di vigilanza.

7. ASSISTENZA TECNICA

7.1 L'agente tecnico di una delle Parti o, all'occorrenza, un'autorità aeronautica offre, su richiesta e di comune accordo, assistenza tecnica all'agente tecnico dell'altra Parte o, eventualmente, ad un'autorità aeronautica, nell'ambito delle attività di sorveglianza della certificazione in materia di progettazione, produzione, aeronavigabilità e ambiente effettuate sul loro territorio. La procedura applicabile per fornire detta assistenza è descritta nelle procedure di attuazione tecnica.

7.2 Gli agenti tecnici o le autorità aeronautiche possono rifiutare di offrire assistenza tecnica per mancanza di risorse o se il prodotto in questione non rientra nel campo di applicazione del presente Accordo o se il sistema regolamentare non riguarda lo stabilimento in questione.

7.3 Quando è prestata assistenza tecnica, l'agente tecnico o, eventualmente, l'autorità aeronautica che la fornisce applica, salvo accordo contrario degli agenti tecnici o, eventualmente, dell'autorità aeronautica, il proprio sistema regolamentare e le proprie procedure. Le attività di assistenza tecnica, comprese le ispezioni di conformità, l'attestazione delle prove e le dimostrazioni di conformità, possono essere realizzate da organismi autorizzati/delegati. Nei casi in cui il certificato di produzione di un organismo autorizzato dalla Comunità europea non prevede questi privilegi, le autorità aeronautiche possono fornire direttamente assistenza o estendere detti privilegi all'organismo autorizzato. Nei casi in cui l'approvazione di progetto di un organismo autorizzato dalla Comunità europea non prevede questi privilegi, l'EASA può fornire direttamente assistenza o estendere detti privilegi all'organismo autorizzato.

7.4 Una richiesta di assistenza tecnica può essere presentata anche in relazione all'importazione di aeromobili usati che sono stati inizialmente esportati dagli Stati Uniti o dalla Comunità europea. L'agente tecnico di una delle Parti o, eventualmente, le autorità aeronautiche aiutano l'agente tecnico o l'autorità aeronautica dell'altra Parte, secondo il caso, ad ottenere informazioni riguardanti la configurazione degli aeromobili alla data della loro spedizione da parte del costruttore.

8. NOTIFICA DI INDAGINI O MISURE COERCITIVE

L'agente tecnico di una delle Parti e, all'occorrenza, le autorità aeronautiche informano tempestivamente l'agente tecnico dell'altra Parte e, all'occorrenza, le autorità aeronautiche delle loro indagini o misure coercitive che possono riguardare: 1) un prodotto o un organismo regolamentato in materia di certificazione di aeronavigabilità o ambientale; o 2) l'azione di un agente tecnico o di un'autorità aeronautica che non si conforma al presente allegato. Gli agenti tecnici e, eventualmente, le autorità aeronautiche collaborano scambiandosi le informazioni necessarie alla realizzazione di questo tipo di indagini o all'esecuzione di questo tipo di misure coercitive.

PRODOTTI APPROVATI DALL'EASA, DALL'AUTORITÀ DELL'AVIAZIONE E DAGLI USA

DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE ASSOCIATI, E

ATTIVITÀ DI ASSISTENZA TECNICA

ACCETTATI AI SENSI DEL PRESENTE ACCORDO

Agente tecnico della Comunità europea	**PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA**
EASA	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA dell'EASA e corredati di un modulo EASA 27. • Motori e eliche nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un certificato di approvazione delle imprese di produzione (POA) (punto 3.4.3) rilasciato dall'EASA e corredati di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA rilasciato dall'EASA, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Dati di progetto (dichiarazione di conformità) e attestazione delle prove. • Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come

Agente tecnico della Comunità europea	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
	assistenza tecnica. • Controllo della conformità.

.

	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Austria	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili piccoli nuovi, aeromobili leggeri, alianti e alianti a motore conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA dell'Austria e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dall'Austria anteriormente al 28 settembre 2008. • Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dall'Austria anteriormente al 28 settembre 2008. • Motori e eliche nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA dell'Austria e corredati di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA dell'Austria e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA dell'Austria, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione di progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica.

	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
conto della FAA	• Controllo della conformità.

.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Belgio	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dal Belgio anteriormente al 28 settembre 2008. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA del Belgio e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Aerostati nuovi con equipaggio conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base dell'EASA parte 21, sottoparte F o di un POA del Belgio e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dal Belgio anteriormente al 28 settembre 2008. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA del Belgio, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.

.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Repubblica Ceca	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili piccoli nuovi, aeromobili leggeri e alianti conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Repubblica ceca e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Repubblica ceca anteriormente al 28 settembre 2008. Aerostati nuovi con equipaggio conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Repubblica ceca e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Repubblica ceca anteriormente al 28 settembre 2007. • Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Repubblica ceca anteriormente al 28 settembre 2008. • Motori e eliche nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Repubblica ceca e corredati di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA della Repubblica ceca e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA della Repubblica ceca, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
	un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.

.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Danimarca	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Danimarca anteriormente al 28 settembre 2008. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA della Danimarca e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA della Danimarca, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.

.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Finlandia	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Finlandia anteriormente al 28 settembre 2008. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA della Finlandia e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA della Finlandia, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.

.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Francia	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili, elicotteri, aeromobili leggeri e alianti nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Francia e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Francia anteriormente al 28 settembre 2008. • Aerostati nuovi con equipaggio conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base dell'EASA parte 21, sottoparte F o di un POA della Francia e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Francia anteriormente al 28 settembre 2008. • Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Francia anteriormente al 28 settembre 2008. • Motori e eliche nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Francia e corredati di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA della Francia e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA della Francia, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
	destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.
Accettazione della documentazione presentata dalla Francia relativamente a parti prodotte in Francia sulla base di un'approvazione della produzione statunitense	• Il modulo 1 EASA, certificato di ammissione in servizio, viene accettato per quanto riguarda le parti prodotte nell'ambito di un sistema di qualità di un detentore dell'approvazione della produzione (PAH) statunitense presso un fornitore PAH basato in Francia, purché tale fornitore detenga anche un POA della Francia per la stessa parte.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Germania	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili, elicotteri, aeromobili leggeri, alianti e alianti a motore nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Germania e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Germania anteriormente al 28 settembre 2008. • Aerostati nuovi con equipaggio conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base dell'EASA parte 21, sottoparte F o di un POA della Germania e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Germania anteriormente al 28 settembre 2008. • Dirigibili nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Germania e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Germania anteriormente al 28 settembre 2008. • Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Germania anteriormente al 28 settembre 2008. • Motori e eliche nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Germania e corredati di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA della Germania e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA della Germania, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005):

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
	➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.
Accettazione della documentazione presentata dalla Germania relativamente a parti prodotte in Germania sulla base di un'approvazione della produzione statunitense	• Il modulo 1 EASA, certificato di ammissione in servizio, viene accettato per quanto riguarda le parti prodotte nell'ambito di un sistema di qualità di un detentore dell'approvazione della produzione (PAH) statunitense presso un fornitore PAH basato in Germania, purché tale fornitore detenga anche un POA della Germania per la stessa parte.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Italia	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili, elicotteri e aeromobili leggeri nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA dell'Italia e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dall'Italia anteriormente al 28 settembre 2008. • Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dall'Italia anteriormente al 28 settembre 2008. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA dell'Italia e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA dell'Italia, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.
Accettazione della	• Il modulo 1 EASA, certificato di ammissione in servizio, viene accettato

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
documentazione presentata dall'Italia relativamente a parti prodotte in Italia sulla base di un'approvazione della produzione statunitense	per quanto riguarda le parti prodotte nell'ambito di un sistema di qualità di un detentore dell'approvazione della produzione (PAH) statunitense presso un fornitore PAH basato in Italia, purché tale fornitore detenga anche un POA dell'Italia per la stessa parte.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Lituania	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Alianti e alianti a motore nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Lituania e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Lituania anteriormente al 28 settembre 2008. • Eliche nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA della Lituania e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA della Lituania, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ Parti di ricambio per i prodotti sopraelencati;

.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Lussemburgo	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA del Lussemburgo, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Paesi Bassi	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dai Paesi Bassi anteriormente al 28 settembre 2008. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA dei Paesi Bassi e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA dei Paesi Bassi, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Polonia	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili, elicotteri, aeromobili leggeri e alianti nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Polonia e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Polonia anteriormente al 28 settembre 2008. • Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Polonia anteriormente al 28 settembre 2008. • Motori e eliche nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Polonia e corredati di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA della Polonia e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA della Polonia, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ Parti di ricambio per i prodotti polacchi sopraelencati; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
	licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• **Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica.** • **Controllo della conformità.**

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Romania	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Alianti, alianti a motore e aeromobili leggeri nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Romania e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Romania anteriormente al 28 settembre 2008. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA della Romania, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica**.** • Controllo della conformità.

.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Slovacchia	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA della Slovacchia, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Spagna	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili e aeromobili leggeri nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Spagna e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Spagna anteriormente al 28 settembre 2008. • Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Spagna anteriormente al 28 settembre 2008. • Aerostati nuovi con equipaggio conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA della Spagna e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Spagna anteriormente al 28 settembre 2008. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA della Spagna e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA della Spagna, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
	nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.

.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Svezia	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dalla Svezia anteriormente al 28 settembre 2008. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA della Svezia e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA della Svezia, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005): ➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione; ➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.

.

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
Regno Unito	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione negli USA	• Aeromobili piccoli e aeromobili leggeri nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA del Regno Unito e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dal Regno Unito anteriormente al 28 settembre 2008. • Dirigibili nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA del Regno Unito e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dal Regno Unito anteriormente al 28 settembre 2008. • Aerostati nuovi con equipaggio conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA del Regno Unito e corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dal Regno Unito anteriormente al 28 settembre 2008. • Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dalla FAA, soggetti a manutenzione conformemente all'EASA parte 145 o parte M, a seconda dei casi, quando corredati di un modulo EASA 27, certificato di aeronavigabilità per l'esportazione, o di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione rilasciato dal Regno Unito anteriormente al 28 settembre 2008. • Motori e eliche nuovi conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruiti sulla base di un POA del Regno Unito e corredati di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dalla FAA, costruite sulla base di un POA del Regno Unito e corredate di un modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005. • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un POA del Regno Unito, conformi ai dati di progetto della FAA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte della FAA (corredate di un modulo EASA 1 o di un modulo JAA 1 rilasciato anteriormente al 28 settembre 2005):

Autorità dell'aviazione negli Stati membri UE sottoelencati	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
	➢ parti di ricambio, a prescindere dallo Stato di progettazione del prodotto e/o apparecchiatura; ➢ parti destinate a modifiche del progetto, quando l'EASA agisce come Stato di progettazione ai fini delle modifiche al progetto presentate da un richiedente UE. Quando le parti destinate alle modifiche sono associate a un certificato di tipo supplementare (STC) EASA, tale certificato deve rientrare nell'ambito delle procedure tecniche di applicazione;

	➢ le parti destinate alle modifiche di prodotti per i quali gli USA agiscano come Stato di progettazione ai fini della modifica del progetto e le parti siano prodotte su accordo di licenza concesso a un titolare statunitense dell'approvazione di progetto (separare Stato di progettazione e Stato di costruzione).
Attività di assistenza tecnica condotte per conto della FAA	• Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.
Accettazione della documentazione presentata dal Regno Unito relativamente a parti prodotte nel Regno Unito sulla base di un'approvazione della produzione statunitense	• Il modulo EASA 1, certificato di ammissione in servizio, è accettato per le parti prodotte sulla base del sistema di controllo della qualità di un detentore dell'approvazione della produzione (PAH) statunitense presso un fornitore PAH basato nel Regno Unito, purché tale fornitore detenga anche un POA del Regno Unito per la stessa parte.

Agente tecnico degli Stati Uniti	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
FAA	
Prodotti e documenti di esportazione associati accettati per l'importazione nella UE	• Aeromobili nuovi conformi a un progetto approvato dall'EASA, costruiti sulla base di un'approvazione della produzione USA e corredati di un modulo FAA 8130-4 (certificato di aeronavigabilità per l'esportazione). • Aerostati nuovi con equipaggio conformi a un progetto approvato dall'EASA, costruiti sulla base di un'approvazione della produzione USA e corredati di un modulo FAA 8130-4 (certificato di aeronavigabilità per l'esportazione). • Dirigibili nuovi conformi a un progetto approvato dall'EASA, costruiti sulla base di un'approvazione della produzione USA e corredati di un modulo FAA 8130-4 (certificato di aeronavigabilità per l'esportazione). • Aeromobili usati conformi a un progetto approvato dall'EASA, soggetti a manutenzione sulla base di un sistema autorizzato dalla FAA (ad esempio, CFR 14, parti 43, 65, 121, 125, 135, 145 o 129.14), quando corredati di un modulo FAA 8130-4 (certificato di aeronavigabilità per l'esportazione). • Eliche e motori nuovi o ricostruiti conformi a un progetto approvato dall'EASA, costruiti sulla base di un'approvazione della produzione USA e corredati di un modulo FAA 8130-4 (certificato di aeronavigabilità per l'esportazione). • Apparecchiature nuove conformi a un progetto approvato dall'EASA, costruite sulla base di un'approvazione della produzione USA e corredate di un modulo FAA 8130-3 (certificato di ammissione in servizio). • Le seguenti parti nuove costruite sulla base di un'approvazione della produzione USA, conformi ai dati di progetto approvati dall'EASA e che possono essere montate in un prodotto o apparecchiatura cui è stata rilasciata un'approvazione del progetto da parte dell'EASA (corredate di un modulo FAA 8130-3 (certificato di ammissione in servizio)): ➢ Parti di ricambio per prodotti e/o apparecchiature, comprese quelle prodotte in virtù di un accordo di licenza concesso a un titolare di un'approvazione di progetto EASA. ➢ Parti destinate a modifiche del progetto, qualora la FAA agisca come Stato di progetto o le parti siano prodotte

Agente tecnico degli Stati Uniti	PRODOTTI, DOCUMENTI DI ESPORTAZIONE E ATTIVITÀ DI ASSITENZA TECNICA
	in virtù di un accordo di licenza concesso a un titolare di un'approvazione di progetto EASA. ➢ Parti di ricambio o di modifica PMA, quali definite nelle procedure di attuazione tecnica, quando sono corredate del modulo FAA 8130-3 con le pertinenti certificazioni.
Attività di assistenza tecnica condotte per conto dell'EASA	• Dati di progetto (dichiarazione di conformità) e attestazione delle prove. • Sorveglianza e supervisione della produzione condotte come assistenza tecnica. • Controllo della conformità.

ALLEGATO 2

MANUTENZIONE

1. OGGETTO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Le parti hanno verificato i rispettivi sistemi e norme relativi all'approvazione dei centri di riparazione e delle imprese di manutenzione che effettuano la manutenzione di prodotti dell'aeronautica civile. Conformemente all'articolo 4.A. dell'accordo, il presente allegato riguarda la reciproca accettazione dei risultati relativi alla conformità, delle approvazioni, della documentazione e dell'assistenza tecnica in materia di approvazione e controllo dei centri di riparazione e delle imprese di manutenzione riportati nelle appendici. Nessuna disposizione del presente allegato deve essere tale da limitare l'autorità di una parte di operare conformemente all'articolo 15 dell'accordo.

2. DEFINIZIONI

2.1 "Revisione" indica un processo atto a garantire che un articolo aeronautico è pienamente conforme alle tolleranze di servizio applicabili specificate nelle istruzioni per il titolare del certificato di omologazione o nelle istruzioni per il costruttore delle apparecchiature, al fine di garantirne e l'aeronavigabilità continua, o nei dati approvati o accettati dall'autorità.
Un articolo non può dirsi revisionato se non è stato almeno smontato, pulito, ispezionato, riparato se necessario, riassemblato e sottoposto a prova conformemente ai dati sopraspecificati.

2.2 "Alterazione o modifica" indica un cambiamento della costruzione, della configurazione, dell'efficienza, delle caratteristiche ambientali o delle limitazioni operative di un dato prodotto dell'aeronautica civile.

2.3 "Dati approvati dalla FAA" indica i dati approvati dall'amministratore della FAA o da un suo rappresentante autorizzato, compresi i dati di progetto CE reciprocamente accettati ai sensi dell'allegato 1.

2.4 "Dati approvati dall'EASA" indica i dati approvati dall'agente tecnico CE o da un'organizzazione approvata da tale agente tecnico compresi i dati di progetto USA reciprocamente accettati ai sensi dell'allegato 1.

2.5 "Condizioni speciali" indica i requisiti di cui al titolo 14, parti 43 e 145, del Codice dei regolamenti federali degli Stati Uniti (di seguito CFR 14, parti 43 o 145, a seconda dei casi) o all'allegato II del regolamento (CE) n. 2042/2003, della Commissione (di seguito EASA parte 145) che, sulla base di una comparazione dei sistemi regolamentari in materia di manutenzione, sono risultati non comuni ai due sistemi e che, data la loro importanza, devono essere presi in esame.

3. ORGANISMO CONGIUNTO DI COORDINAMENTO

3.1 Composizione

3.1.1 Viene istituito un Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione che risponde al Consiglio di supervisione bilaterale e che è diretto dal direttore dell'EASA responsabile dell'approvazione delle imprese di produzione e dal direttore della FAA responsabile dei parametri di volo ("Flight Standards"). Esso è composto dai rappresentanti di ciascun agente tecnico responsabili della manutenzione e dei sistemi di gestione della qualità e, se del caso, della regolamentazione.

3.1.2 La direzione congiunta può invitare altri partecipanti allo scopo di facilitare l'adempimento del mandato del Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione.

3.2 Mandato

3.2.1 Il Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione si riunisce almeno una volta all'anno per assicurare un funzionamento e un applicazione efficaci delle disposizioni del presente allegato. Le sue funzioni comprendono i seguenti aspetti:

(a) mettere a punto, approvare e riesaminare orientamenti dettagliati relativi ai processi di cui al presente allegato;

(b) condividere le informazioni sulle principali questioni in materia di sicurezza e elaborare i piani d'azione intesi a affrontarle;

(c) garantire l'applicazione coerente del presente allegato;

(d) risolvere le questioni tecniche di responsabilità degli agenti tecnici e esaminare altre questioni tecniche che non possono essere risolte a livello inferiore;

(e) mettere a punto, approvare e riesaminare gli orientamenti dettagliati da utilizzare per la transizione, la cooperazione, l'assistenza, lo scambio di informazioni e la partecipazione alle rispettive verifiche interne della qualità, la normalizzazione e le ispezioni a campione relative alla gestione della manutenzione e della qualità e ai sistemi di normalizzazione;

(f) gestire l'elenco delle autorità dell'aviazione che figurano nell'appendice 2 del presente allegato, in conformità delle decisioni prese dal Consiglio di supervisione bilaterale;

(g) presentare al Consiglio di supervisione bilaterale proposte di modifica del presente allegato.

3.2.2 Il Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione deferisce le questioni irrisolte al Consiglio di supervisione bilaterale e provvede all'attuazione delle decisioni concernenti il presente allegato adottate dal Consiglio di supervisione bilaterale .

4. ATTUAZIONE

4.1 Fatti salvi i termini del presente allegato, le parti convengono che i rispettivi agenti tecnici accettino le ispezioni e il controllo dei centri di riparazione e delle imprese di manutenzione da parte dell'altro agente tecnico o, se del caso, delle autorità dell'aviazione, al fine di verificarne la conformità con i requisiti rispettivi per il rilascio e la conferma della validità dei certificati.

4.2 Il certificato rilasciato da un agente tecnico ai sensi del presente allegato non deve oltrepassare il campo di applicazione delle valutazioni e limitazioni contenute nel certificato rilasciato dall'altro agente tecnico o da un'autorità dell'aviazione.

4.3 Certificati della FAA

4.3.1 Fatte salve le prerogative discrezionali dell'amministratore della FAA, di cui al CFR 14, parte 145, un'impresa di manutenzione può ottenere il rilascio di un certificato e delle specifiche operative della FAA se è stata approvata in quanto impresa di manutenzione da parte di una delle autorità dell'aviazione di cui all'appendice 2 del presente allegato, conformemente all'allegato II del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, se rispetta le condizioni di cui al presente allegato, comprese le condizioni speciali della FAA di cui all'appendice 1, e se una autorità dell'aviazione ha raccomandato alla FAA di rilasciare la certificazione o ha espresso la propria approvazione in tal senso.

4.3.2 Il certificato della FAA copre esclusivamente i centri fissi supplementari ubicati in uno degli Stati membri elencati nell'appendice 2. Ogni centro fisso supplementare deve essere posto inoltre sotto la supervisione di una delle autorità dell'aviazione di cui all'appendice 2.

4.3.3 Il certificato della FAA copre esclusivamente le "line stations" ubicate in uno degli Stati membri della UE e sotto la supervisione di una delle autorità dell'aviazione di cui all'appendice 2.

4.4 Certificati della EASA

4.4.1 A un centro di riparazione può essere rilasciato un certificato EASA quale riportato nell'appendice 4, se esso è stato approvato dalla FAA come centro di riparazione conformemente al CFR 14, parte 145, se rispetta le condizioni di cui al presente allegato, comprese le condizioni speciali dell'EASA di cui all'appendice 1, se la FAA ha raccomandato di rilasciare la certificazione o ha espresso la propria approvazione in tal senso, a meno che il direttore esecutivo dell'EASA

ritenga che il rilascio del certificato non è necessario per mantenere o modificare prodotti aeronautici (o parti montate su detti prodotti) registrati o progettati in uno Stato membro della UE o che l'EASA non dispone delle risorse necessarie per trattare la domanda.

4.4.2. Il certificato EASA copre esclusivamente i centri ("line stations") ubicati sul territorio degli Stati Uniti.

4.5. Gli agenti tecnici e, se del caso, le autorità dell'aviazione:

(a) raccomandano o danno il proprio assenso alla FAA per la certificazione dei centri di riparazione e all'EASA per la certificazione delle imprese di manutenzione;

(b) effettuano attività di controllo per garantire che le imprese di manutenzione nella Comunità europea e i centri di riparazione negli Stati Uniti siano sempre conformi ai requisiti di cui al presente allegato e relazionano in merito a tali attività;

(c) accettano o approvano, a seconda dei casi, la parte integrativa al manuale dell'impresa presentata dal richiedente e considerata conforme all'appendice 1;

(d) rispettano le procedure indicate nell'appendice 3.

4.6. L'agente tecnico di ciascuna delle parti o, se del caso, l'autorità dell'aviazione, presta su richiesta assistenza tecnica nelle attività di manutenzione all'agente tecnico dell'altra parte o, se del caso, all'autorità dell'aviazione, al fine di conseguire gli obiettivi del presente allegato. Gli agenti tecnici o le autorità dell'aviazione possono rifiutare tale assistenza tecnica in caso di mancanza di risorse, se l'attività di manutenzione non rientra nel campo di applicazione del presente allegato o qualora il centro in questione non sia regolamentato. Gli ambiti di assistenza possono includere i seguenti (senza peraltro limitarsi a essi):

(a) realizzare inchieste e relazioni sulle stesse (a richiesta);

(b) ottenere e fornire dati per le relazioni (a richiesta).

4.7 Gli agenti tecnici possono effettuare ispezioni indipendenti di centri di riparazione/imprese di manutenzione, qualora sussistano problemi particolari di sicurezza conformemente all'articolo 15.B dell'accordo.

4.8 Le parti convengono che sono ammesse le attività di manutenzione e le modifiche o alterazioni di un prodotto dell'aeronautica civile sotto il controllo regolamentare di una delle parti e che tale prodotto può essere rimesso in servizio da un centro di riparazione/impresa di manutenzione soggetto al controllo regolamentare

dell'altra parte, a condizione che ciò sia stato approvato conformemente alle disposizioni del presente allegato.

4.9 Le parti convengono che interventi di manutenzione non ordinaria o di emergenza di un aeromobile o componente possono essere effettuati al di fuori del territorio indicato all'articolo 12 dell'accordo, subordinatamente all'autorizzazione preventiva concessa sulla base delle procedure definite dal Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione.

4.10 Le modifiche apportate da una delle parti alle proprie organizzazioni dell'aviazione civile, ai propri regolamenti, procedure o norme, comprese quelle relative agli agenti tecnici e alle autorità dell'aviazione, possono incidere sulle modalità di applicazione del presente allegato. Le parti, per il tramite degli agenti tecnici e delle autorità dell'aviazione a seconda dei casi, si informano reciprocamente e con la massima sollecitudine possibile in merito ai cambiamenti previsti e valutano in che misura detti cambiamenti possano incidere sulle basi del presente allegato. Se le consultazioni svolte in conformità dell'articolo 15 C. dell'accordo sfociano nella decisione di modificare il presente allegato, le parti cercano di garantire che le modifiche entrino in vigore contemporaneamente all'entrata in vigore o all'attuazione dei cambiamenti che hanno indotto a modificare l'allegato, o se ciò non è possibile quanto prima.

5. COMUNICAZIONI E COOPERAZIONE

5.1 Le parti, per il tramite del Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione, si scambiano un elenco di punti di contatto in relazione ai diversi aspetti tecnici del presente allegato. Detto elenco è gestito dagli agenti tecnici.

5.2 Tutte le comunicazioni tra le parti, nonché la documentazione tecnica trasmessa per revisione o approvazione come indicato nel presente allegato, avvengono in lingua inglese.

5.3 In casi urgenti o inconsueti i punti di contatto degli agenti tecnici o, se del caso, delle autorità dell'aviazione, comunicano tra di loro per garantire che siano adottati immediatamente i provvedimenti necessari.

6. REQUISITI DI QUALIFICAZIONE PER L'ACCETTAZIONE DEI RISULTATI RELATIVI ALLA CONFORMITÀ

6.1. Requisiti principali

6.1.1 L'agente tecnico e, a seconda dei casi, le autorità dell'aviazione di ciascuna parte devono illustrare all'agente tecnico dell'altra parte i rispettivi sistemi di supervisione regolamentare dei centri di riparazione/imprese di manutenzione. Al fine di effettuare la supervisione regolamentare dei centri di riparazione/imprese di manutenzione per conto dell'altra parte, l'agente tecnico e, se del caso, le autorità dell'aviazione, devono evidenziare, in particolare di disporre in modo adeguato e efficace di:

(a) una struttura giuridica e regolamentare;

(b) una struttura organizzativa;

(c) risorse, compreso personale qualificato e in numero sufficiente;

(d) programmi di formazione;

(e) strategie, processi e procedure interni;

(f) documentazione e registri;

(g) programmi attivi di certificazione e controllo;

(h) autorità sugli organismi regolamentati.

6.2 Fiducia iniziale

6.2.1 Gli agenti tecnici e le autorità dell'aviazione, di cui all'appendice 2 del presente allegato, alla data di entrata in vigore dell'accordo, e in virtù del processo di costruzione di un rapporto di fiducia reciproca condotto in vista della conclusione dello stesso, rispettano i requisiti del presente allegato.

6.2.2. Quando il Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione ritiene che un'autorità dell'aviazione abbia completato con esito positivo il processo di adeguamento ai requisiti del presente allegato, propone al Consiglio di supervisione bilaterale di inserire detta autorità dell'aviazione nell'appendice 2.

6.3. Rapporto continuativo di fiducia

6.3.1 Gli agenti tecnici e le autorità dell'aviazione devono esercitare una supervisione continua e efficace, come indicato al punto 6.1.1, conformemente alle procedure del Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione.

(a) In particolare gli agenti tecnici e le autorità dell'aviazione:

(i) hanno diritto di partecipare ai rispettivi controlli di qualità, alle ispezioni di normalizzazione e ai controlli a campione e stabiliscono un calendario annuo di controlli a campione, prevedendo anche gli eventuali cambiamenti necessari per adeguarsi alle circostanze;

(ii) devono accettare le ispezioni di cui al punto 6.3.1., lettera a), (i);

(iii) si assicurano che gli organismi regolamentati consentano l'accesso a entrambi gli agenti tecnici per i controlli e le ispezioni;

(iv) mettono a disposizione le relazioni sui controlli della qualità, sulle ispezioni di normalizzazione e sui controlli a campione previste dal presente allegato;

(v) mettono a disposizione personale qualificato per l'esecuzione dei controlli a campione;

(vi) mettono a disposizione i registri delle imprese di manutenzione e le relazioni di ispezione (comprese le informazioni sulle misure esecutive portate a termine);

(vii) forniscono assistenza all'autorità dell'aviazione nel corso dell'esame dei registri interni dell'impresa di manutenzione per quanto riguarda la documentazione in lingua nazionale;

(viii) si prestano assistenza reciproca per formulare le conclusioni sulle risultanze delle ispezioni; e

(ix) fatti salvi i poteri discrezionali degli agenti tecnici, garantiscono che i controlli a campione siano decisi e effettuati sulla base di un'analisi dei rischi e di criteri obiettivi.

(b) Gli agenti tecnici si informano reciprocamente e sollecitamente del fatto che un agente tecnico o un'autorità dell'aviazione non sono in grado di ottemperare alle disposizioni del presente paragrafo. Se uno degli agenti tecnici ritiene che le competenze tecniche non siano più adeguate, consulta l'altro agente e propone un piano d'azione e i necessari interventi correttivi per rimediare alle lacune constatate.

(c) Qualora un agente tecnico o un'autorità dell'aviazione non pongano rimedio alle lacune accertate entro i termini previsti dal piano d'azione, l'altro agente tecnico può sottoporre la questione al Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione.

(d) Qualora una parte intenda sospendere l'accettazione dei risultati o delle approvazioni di un agente tecnico o autorità dell'aviazione, essa informa sollecitamente l'altra parte conformemente all'articolo 18 A dell'accordo.

7. NOTIFICA DEI PROCEDIMENTI INVESTIGATIVI O ESECUTIVI

7.1 Conformemente alle disposizioni dell'articolo 8 dell'accordo, ciascuna parte, mediante i rispettivi agenti tecnici o, se del caso, mediante le autorità dell'aviazione, comunica sollecitamente all'altra parte tutti procedimenti investigativi avviati, e gli eventuali provvedimenti adottati, nei casi di non conformità con le disposizioni del presente allegato di un centro di riparazione/impresa di manutenzione soggetto al controllo regolamentare dell'altra parte, che potrebbero dare adito a sanzioni o alla revoca, alla sospensione o alla limitazione di un certificato.

7.2 La notifica deve essere trasmessa al pertinente punto di contatto dell'altra parte indicato nell'elenco di cui all'articolo 5 del presente allegato.

7.3 Le parti si riservano i diritto di mettere in atto i provvedimenti di cui sopra. In alcuni casi, tuttavia, una parte può decidere di sottoporre a valutazione un intervento correttivo adottato dall'altra parte. Il processo di consultazione previsto dal presente allegato è soggetto a un esame periodico da parte del Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione.

7.4 In caso di revoca o sospensione del certificato CFR 14, parte 145 della FAA, rilasciato a un centro di riparazione o del certificato di impresa di manutenzione approvata ai sensi dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, l'agente tecnico o, se del caso, l'autorità dell'aviazione comunica all'altro agente tecnico il provvedimento di revoca o sospensione.

8. DISPOSIZIONI TRANSITORIE

8.1 Ai fini della transizione delle approvazioni rilasciate in virtù degli accordi bilaterali tra gli Stati Uniti e la Comunità europea elencate nell'allegato 1 dell'accordo e valide al momento dell'entrata in vigore del presente allegato, le parti convengono di adottare le seguenti disposizioni transitorie.

8.2 Fatto salvo l'articolo 16 C, le approvazioni di centri di riparazione/imprese di manutenzione rilasciate da un agente tecnico o autorità dell'aviazione sulla base delle procedure di attuazione delle disposizioni sulla manutenzione (di seguito

ADM) nell'ambito degli accordi bilaterali di cui all'allegato 1 dell'accordo, e valide al momento dell'entrata in vigore del presente allegato, sono considerate valide dalle parti contraenti del presente accordo alle condizioni stabilite in detti accordi per un periodo di due anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente allegato, a condizione che i centri di riparazione e le imprese di manutenzione che hanno ottenuto dette approvazioni continuino a essere conformi alle condizioni speciali di cui alle ADM, e successive modifiche, fino al momento della transizione alle condizioni speciali del presente allegato.

9. DISPOSIZIONI RELATIVE AL TRASFERIMENTO

Le parti convengono che transizione delle approvazioni dei centri di riparazione ubicati negli Stati membri della UE di cui all'appendice 2, ma soggetti alla supervisione diretta della FAA al momento dell'entrata in vigore del presente allegato, avviene conformemente alle disposizioni seguenti.

– Un'autorità dell'aviazione deve completare la formazione del proprio personale sulle procedure relative all'accordo, al presente allegato e alle condizioni speciali della FAA prima della transizione dei centri di riparazione.

– Una volta che una parte sufficiente del personale abbia completato la formazione necessaria per garantire la supervisione delle strutture trasferite in conformità con il presente accordo, la FAA trasferisce le attività di ispezione, controllo e supervisione dei centri di riparazione approvati a titolo del CFR 14, parte 145 alla pertinente autorità dell'aviazione.

– Il trasferimento alle autorità dell'aviazione deve avvenire entro due anni dall'entrata in vigore del presente allegato, conformemente alle procedure approvate dal Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione.

10. DIRITTI

I diritti sono applicati conformemente all'articolo 14 dell'accordo e alle disposizioni regolamentari applicabili.

Appendice 1

CONDIZIONI SPECIALI

1. CONDIZIONI SPECIALI DELL'EASA APPLICABILI AI CENTRI DI RIPARAZIONE SITUATI NEGLI STATI UNITI

1.1. Al fine di ottenere l'approvazione conformemente all'EASA parte 145, e alle condizioni del presente allegato, il centro di riparazione deve rispettare le seguenti condizioni speciali.

1.1.1. Il centro di riparazione deve presentare una domanda redatta nella forma e con le modalità accettate dall'EASA.

(a) La domanda di approvazione iniziale dell'EASA, e la conferma della stessa, deve contenere un attestato che dimostri che il certificato e/o la valutazione dell'EASA sono necessari per mantenere o modificare prodotti aeronautici (o parti montate su detti prodotti) registrati o progettati in uno Stato membro della UE.

(b) Il centro di riparazione presenta una parte integrativa al proprio manuale operativo che deve essere verificata e accettata dalla FAA per conto dell'EASA. Tutte le revisioni della parte integrativa devono essere accettate dalla FAA. La parte integrativa deve contenere i seguenti elementi:

(i) una dichiarazione del responsabile del centro di riparazione, quale definita nella versione attuale dell'EASA parte 145, che impegna il centro al rispetto delle disposizioni del presente allegato e delle condizioni speciali ivi elencate;

(ii) procedure dettagliate per il funzionamento di un sistema indipendente di controllo della qualità che preveda la supervisione dell'insieme delle strutture e delle "line stations" sul territorio degli Stati Uniti;

(iii) procedure per la riammissione in servizio o per l'autorizzazione alla riammissione in servizio conformi ai requisiti dell'EASA parte 145 per gli aeromobili e al modulo FAA 8130-3 per i componenti di aeromobili, nonché tutte le altre informazioni richieste dal proprietario o dall'operatore;

(iv) nel caso dei centri per fusoliere/aeromobili, procedure per garantire che il certificato di aeronavigabilità e il certificato di revisione dell'aeronavigabilità siano validi prima del rilascio del documento di riammissione in servizio;

(v) procedure per garantire che le riparazioni e le modifiche quali definite dai requisiti EASA siano effettuate conformemente ai dati approvati dall'EASA stessa;

(vi) una procedura che permetta al centro di riparazione di garantire che il programma di formazione iniziale e continuo approvato dalla FAA, e successive revisioni, prevede una formazione sui fattori umani;

(vii) procedure per comunicare all'EASA, all'impresa di progettazione dell'aeromobile e al cliente o operatore condizioni di non aeronavigabilità, come previsto dall'EASA parte 145 per i prodotti dell'aeronautica civile;

(viii) procedure per garantire la completezza e il rispetto dell'ordine o del contratto del cliente o dell'operatore, tenendo conto delle direttive di aeronavigabilità dell'EASA e di altre istruzioni vincolanti notificate;

(ix) procedure atte a garantire che i contraenti rispettino i termini delle presenti procedure di attuazione, ovvero che facciano ricorso a organismi titolari dell'approvazione EASA parte 145 o che, se ciò non avviene, garantiscano che il centro di riparazione che assicura la riammissione in servizio del prodotto sia responsabile di garantirne anche la aeronavigabilità;

(x) procedure che, in caso di necessità, consentano di operare in modo ricorrente al di fuori di una centro fisso;

(xi) procedure per garantire la disponibilità di adeguati hangar coperti per la manutenzione di base degli aeromobili.

1.2. Al fine di mantenere l'approvazione conformemente all'EASA parte 145, e alle condizioni del presente allegato, il centro di riparazione deve rispettare le seguenti condizioni. La FAA verifica che il centro di riparazione:

(a) consenta all'EASA, o alla FAA per conto dell'EASA, di ispezionarlo per verificare che sia sempre conforme ai requisiti del CFR 14, parte 145, e alle presenti condizioni speciali (ovvero, EASA parte 145);

(b) accetti che l'EASA avvii procedimenti investigativi o esecutivi conformemente a tutti i pertinenti regolamenti CE e alle procedure dell'EASA;

(c) cooperi con l'EASA quando quest'ultima avvia procedimenti investigativi o esecutivi;

(d) rispetti sempre il CFR 14, parte 43 e 145 e le presenti condizioni speciali.

2. CONDIZIONI SPECIALI DELLA FAA APPLICABILI ALLE IMPRESE DI MANUTENZIONE APPROVATE (IMA) SITUATE NELLA UE

2.1 Al fine di ottenere l'approvazione conformemente al CFR parte 145, e alle condizioni del presente allegato, un'impresa di manutenzione deve rispettare le seguenti condizioni speciali.

2.1.1 L'impresa di manutenzione deve presentare una domanda redatta nella forma e con le modalità accettate dalla FAA.

(a) La domanda di certificazione FAA (primo rilascio e rinnovo) deve contenere:

(i) una dichiarazione attestante che il certificato e/o la valutazione della FAA sono necessari per mantenere o modificare prodotti aeronautici registrati negli Stati Uniti o prodotti aeronautici registrati in un paese straniero e utilizzati secondo le disposizioni del CFR 14;

(ii) un elenco degli interventi di manutenzione, approvato dall'autorità dell'aviazione, da appaltare o subappaltare ai fini della manutenzione di prodotti dell'aeronautica civile degli Stati Uniti;

(iii) nei casi di trasporto di sostanze pericolose, la conferma scritta che tutti i dipendenti coinvolti hanno ricevuto una formazione sul trasporto di sostanze pericolose conformemente alle norme ICAO.

(b) L'impresa di manutenzione deve fornire (e tenere nella propria sede) una parte integrativa del proprio manuale operativo redatta in inglese e approvata dall'autorità dell'aviazione. Una volta ottenuta l'approvazione dell'autorità dell'aviazione, la parte integrativa si ritiene accettata dalla FAA. Tutte le revisioni della parte integrativa devono essere approvate dall'autorità dell'aviazione. La parte integrativa del manuale operativo deve contenere i seguenti elementi:

(i) una dichiarazione datata e firmata del responsabile dell'impresa che impegna quest'ultima a rispettare le disposizioni dell'allegato;

(ii) una sintesi dei propri sistemi di controllo della qualità che devono tenere conto delle condizioni speciali della FAA;

(iii) procedure per la riammissione in servizio o per l'autorizzazione alla riammissione in servizio conformi ai requisiti del CFR 14, parte 43 per gli aeromobili e al modulo EASA 1 per i componenti, ovvero le informazioni richieste dal CFR 14, sezioni 43.9 e 43.11, e tutte le informazioni richieste (in lingua inglese) che il proprietario o l'operatore è tenuto a fornire o mantenere;

(iv) procedure per comunicare alla FAA le avarie, i malfunzionamenti e le anomalie e per segnalare le parti che si sospettano prive di approvazione scoperte su prodotti aeronautici degli Stati Uniti o destinate a essere montate sugli stessi;

(v) procedure per comunicare alla FAA eventuali cambiamenti relativi alle "line stations" che:

(1) sono situate in uno Stato membro della UE;

(2) effettuano la manutenzione di un aeromobile registrato negli Stati Uniti e

(3) hanno un'incidenza sulle specifiche operative della FAA;

(vi) procedure per valutare e controllare i centri fissi supplementari situati negli Stati membri dell'UE elencati nell'appendice 2 del presente allegato;

(vii) procedure per verificare che tutte le attività appaltate o subappaltate prevedano disposizioni per imporre ai centri sprovvisti di certificazione FAA di riconsegnare il prodotto all'impresa di manutenzione per un'ultima ispezione/prova e la riammissione in servizio;

(viii) procedure per trasmettere alla FAA relazioni trimestrali indicanti i dieci principali contraenti/subcontraenti (fornitori esterni di servizi di manutenzione);

(ix) procedure atte a garantire che le principali riparazioni e le principali alterazioni/modifiche (quali definite nel CFR 14) siano effettuate conformemente ai dati approvati dalla FAA;

(x) procedure atte a garantire la conformità con il programma di mantenimento dell'aeronavigabilità del vettore aereo (*Continuous Airworthiness Maintenance Program*), tra le quali la separazione delle attività di ispezione da quelle di manutenzione nel caso di elementi per i quali il vettore o il cliente abbiano segnalato la necessità di effettuare un'ispezione (*Required Inspection Items - RII*);

(xi) procedure atte a garantire la conformità con i manuali o le istruzioni di manutenzione del costruttore per il mantenimento dell'aeronavigabilità e la gestione delle deviazioni. Procedure per garantire che tutte le direttive in materia di aeronavigabilità pubblicate dalla FAA attualmente applicabili siano a disposizione del personale che effettua la manutenzione nel momento in questa ha luogo;

(xii) procedure per confermare che i dirigenti e i dipendenti dell'impresa di manutenzione responsabile dell'ispezione finale e della riammissione in servizio di prodotti aeronautici statunitensi siano in grado di leggere, scrivere e capire la lingua inglese;

(xiii) procedure che, in caso di necessità, consentano di operare in modo ricorrente al di fuori di un centro fisso.

2.2 Al fine di mantenere l'approvazione conformemente al CFR 14, parti 43 e 145, e alle condizioni del presente allegato, l'impresa di manutenzione deve rispettare le seguenti condizioni. L'autorità dell'aviazione verifica che l'impresa di manutenzione:

(a) consenta alla FAA, o all'autorità dell'aviazione per conto della FAA, di ispezionarla per verificare che sia sempre conforme ai requisiti dell'EASA parte 145 e alle presenti condizioni speciali (ovvero, CFR 14, parti 43 e 145);

(b) accetti che la FAA avvii procedimenti investigativi o esecutivi conformemente alle proprie norme e direttive;

(c) cooperi in tutti i casi di procedimenti investigativi o esecutivi;

(d) sia sempre conforme all'EASA parte 145 e alle presenti condizioni speciali;

(e) in caso di mantenimento della conformità regolamentare, la FAA può rinnovare il primo certificato rilasciato all'impresa di manutenzione dopo 12 mesi e, in seguito, a cadenza biennale.

Appendice 2

Agenti tecnici ritenuti qualificati ai fini del presente allegato:

La “Federal Aviation Administration”

L’Agenzia europea per la sicurezza aerea

Ai fini del presente allegato sono considerate qualificate le autorità dell’aviazione dei seguenti Stati membri della UE:

La Repubblica d’Austria

Il Regno del Belgio

La Repubblica ceca

Il Regno di Danimarca

La Repubblica di Finlandia

La Repubblica francese

La Repubblica federale di Germania

L’Irlanda

La Repubblica italiana

Il Granducato di Lussemburgo

La Repubblica di Malta

Il Regno dei Paesi Bassi

La Repubblica di Polonia

La Repubblica portoghese

Il Regno di Spagna

Il Regno di Svezia

Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord

Appendice 3

PROCEDURE DELL'AUTORITÀ DELL'AVIAZIONE

L'autorità dell'aviazione, operando per conto della FAA, effettua, conformemente agli orientamenti e alle procedure del Consiglio congiunto di coordinamento della manutenzione, le seguenti azioni:

1) In caso di domanda iniziale di autorizzazione di un'impresa di manutenzione, l'autorità

   a) esamina la documentazione presentata dal richiedente ai fini della certificazione FAA;

   b) comunica al richiedente tutte le procedure da espletare;

   c) esamina e trasmette alla FAA tutte le informazioni preliminari alla presentazione della domanda;

   d) esamina e approva la parte integrativa FAA al manuale delle specifiche dell'impresa di manutenzione presentata dal richiedente;

   e) effettua ispezioni e controlli dell'impresa di manutenzione per verificarne la conformità ai documenti di orientamento applicabili;

   f) approva il fascicolo completo della domanda, comprensivo di una copia della relazione di controllo e di una raccomandazione firmata di rilascio della certificazione FAA, e lo trasmette alla FAA;

   g) conserva una copia della parte integrativa FAA.

2) In caso di rinnovo della certificazione FAA di un'impresa di manutenzione

   (il rinnovo viene rilasciato 12 mesi dopo la prima certificazione e, successivamente, ogni 24 mesi), l'autorità dell'aviazione:

   a) riesamina la documentazione presentata dal richiedente ai fini della certificazione FAA;

   b) verifica che siano state effettuate le previste ispezioni delle strutture;

   c) esamina e approva le eventuali modifiche alla parte integrativa FAA al manuale delle specifiche dell'impresa di manutenzione;

   d) illustra alla FAA le eventuali risultanze dell'ispezione completa delle strutture;

   e) approva il fascicolo completo della domanda, comprensivo di una copia della relazione di controllo e di una raccomandazione firmata di rinnovo della certificazione FAA, e lo trasmette alla FAA.

3) In caso di cambiamento o modifiche della certificazione FAA, l'autorità aeronautica:

a) garantisce che tutti i cambiamenti o le modifiche prevedano come minimo la presentazione di una domanda;

b) in caso di aggiunta di "line stations" o di centri fissi, trasmette alla FAA relazioni e raccomandazioni.

MODULO EASA 3 - CERTIFICATO DI APPROVAZIONE USA

CERTIFICATO DI APPROVAZIONE

RIFERIMENTO EASA.145.XXXX

Tenuto conto delle disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1592/2002, del Parlamento europeo e del Consiglio e dell'accordo bilaterale attualmente in vigore tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) certifica che

NOME DELL'IMPRESA

INDIRIZZO

INDIRIZZO

INDIRIZZO

è un'impresa di manutenzione Parte 145 autorizzata a effettuare la manutenzione dei prodotti elencati nelle specifiche tecniche e di certificazione della FAA (*Air Agency Certificate and associated Operations Specifications*) e a rilasciare i pertinenti certificati di ammissione in servizio, utilizzando il riferimento di cui sopra e alle seguenti condizioni:

1. La presente approvazione è limitata all'ambito specificato nel certificato rilasciato al centro di riparazione a titolo del CFR 14, parte 145 e delle relative specifiche operative per interventi effettuati negli Stati Uniti (salvo se concordato diversamente con l'EASA in un caso particolare).

2. L'ambito di applicazione dell'approvazione si limita alle categorie e specifiche di cui all'EASA parte 145, quali indicate nel regolamento (CE) n. 2042/2003.

3. La presente approvazione impone il rispetto del CFR 14, parte 145, come pure delle differenze indicate nelle procedure di attuazione delle disposizioni sulla manutenzione, in particolare utilizzando il modulo FAA 8130-3 per l'ammissione/riammissione in servizio di componenti, compresi i turbomotori.

4. I certificati di riammissione in servizio devono indicare il numero di riferimento dell'approvazione EASA parte 145 sopraindicato e il numero del certificato rilasciato a titolo del CFR 14, parte 145.

5. Subordinatamente al rispetto delle condizioni che precedono, la presente approvazione è valida fino:

   [periodo di validità di due anni]

   a meno che l'approvazione non sia ceduta, sostituita, sospesa o revocata.

Data del rilascio

Firma

Per l’EASA