COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 14.6.2007
COM(2007) 325 final

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

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à assinatura de um acordo entre a Comunidade Europeia e os Estados Unidos da América sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à conclusão de um acordo entre a Comunidade Europeia e os Estados Unidos da América sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil

(apresentadas pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. INTRODUÇÃO

1. Em 24 de Novembro de 2003, a Comissão solicitou a autorização do Conselho para conduzir negociações com os Estados Unidos da América sobre a aceitação recíproca dos resultados da certificação no domínio da segurança da aviação civil e da compatibilidade ambiental.

2. O Conselho concedeu essa autorização em 9 de Março de 2004 e deu instruções à Comissão no sentido de realizar estas negociações em conformidade com um conjunto de directrizes de negociação, tendo instituído um comité especial para a assistir nesta tarefa.

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

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

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

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

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

   (a) Aproximação progressiva dos requisitos e processos regulamentares de ambas as Partes;

   (b) Promoção da confiança nos sistemas de certificação de ambas as Partes, para permitir às autoridades competentes de todos os Estados-Membros executar, em nome da autoridade competente dos EUA, a Federal Aviation Administration (FAA), as tarefas que lhes incumbem por força do Regulamento (CE) n.º 1592/2002, num prazo razoável;

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

   (d) Reforço da cooperação, prevendo consultas periódicas entre as Partes para garantir que o acordo funciona de forma satisfatória, nomeadamente mediante

a introdução dos mecanismos de cooperação adequados para verificar, numa base recíproca, que as entidades reguladoras responsáveis pela aplicação do acordo continuam a revelar-se aptas;

(e) Criação de um sistema de acompanhamento constante do funcionamento do acordo e, designadamente, dos procedimentos de execução, que fazem parte integrante deste, e garantia de que o acordo seja gerido, de forma eficaz, por um comité conjunto, composto por representantes de ambas as Partes, responsável pela procura e proposta de soluções, em tempo oportuno, para eventuais problemas decorrentes da aplicação do acordo.

2. O PROCESSO DE NEGOCIAÇÕES

6. As negociações com os EUA incidiram na forma de garantir a aceitação mútua das certificações que atestam a aeronavegabilidade das aeronaves e dos componentes e equipamentos nelas instalados, bem como das certificações das organizações responsáveis pelo seu projecto, produção e manutenção. Estas certificações seriam emitidas por qualquer uma das Partes, em conformidade com determinados procedimentos em matéria de aeronavegabilidade e manutenção.

7. No decurso das negociações, ambas as Partes decidiram apresentar os pormenores relativos a estes procedimentos em anexos distintos do acordo e prever explicitamente no texto deste (ver o ponto F do artigo 4.º) que quer o acordo quer os anexos são igualmente vinculativos para as Partes. Isto tornou-se necessário na medida em que, anteriormente e até à data, os acordos bilaterais no domínio da segurança da aviação entre os Estados-Membros e os países terceiros, incluindo os Estados Unidos da América, foram concebidos com o objectivo de prever os procedimentos de execução em domínios específicos, designadamente manutenção e aeronavegabilidade, em documentos que não faziam parte integrante do acordo com o país terceiro. Estes acordos foram celebrados, sem excepção, entre as autoridades da aviação civil, com o estatuto jurídico de acordo de trabalho, ao passo que os acordos em matéria de segurança foram negociados entre Governos.

8. As negociações decorreram paralelamente a medidas de reforço da confiança:

(a) Inspecções das autoridades nacionais para as incluir nos IPA e nos MIP. A própria AESA foi objecto de uma auditoria da FAA, em Janeiro de 2005, seguida de uma visita em Fevereiro de 2006.

(b) «Acompanhamento de projectos de certificação»: as autoridades dos EUA solicitaram que a FAA acompanhe projectos de certificação desenvolvidos pela AESA, para se familiarizar com os procedimentos adoptados pela agência. A FAA e a AESA acordaram que uma série de projectos de certificados-tipo e de certificados-tipo suplementares sejam «acompanhados» pela FAA.

9. Desde a concessão da autorização de negociação, e excluindo inúmeras reuniões técnicas, as duas equipas negociantes reuniram-se nove vezes: Bruxelas, 10-11 de Março, 12-13 de Julho, Washington, 9-10 de Novembro de 2004; Bruxelas, 13-14 de Abril, 14-15 de Dezembro, Washington, 7-8 de Julho de 2005; Washington, 29-30 de Março, Bruxelas, 14 de Junho de 2006 e 1 de Março de 2007.

10. O comité especial instituído pelo Conselho por ocasião da concessão da autorização à Comissão reuniu-se três vezes para analisar o texto: 6 de Julho de 2006, 25 de Janeiro e 19 de Março de 2007.

3. BASE JURÍDICA DO ACORDO

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

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

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

4. ESTRUTURA DO ACORDO

14. Globalmente, o acordo negociado reflecte a estrutura dos acordos «clássicos» no domínio da segurança da aviação, também denominados BASA (*Bilateral Aviation Safety Agreements*), ou seja, os acordos bilaterais no domínio da segurança da aviação em vigor entre os Estados-Membros e os Estados Unidos da América. À semelhança dos BASA, o acordo baseia-se na confiança mútua no sistema vigente na outra Parte e na comparação das diferenças regulamentares. Consequentemente, envolve obrigações e métodos de cooperação entre a autoridade exportadora e importadora, para que esta última possa emitir o seu próprio certificado sem duplicação de todas as avaliações efectuadas pela autoridade exportadora, bem como procedimentos de resolução de litígios para a alteração do acordo.

15. As modalidades de consecução deste objectivo, ou seja, de cooperar e aceitar mutuamente os resultados da certificação da outra Parte no domínio da

---

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

aeronavegabilidade e da manutenção (métodos, âmbito em termos de produtos ou serviços, diferenças regulamentares, também denominadas «condições especiais» na gíria do sector), são enunciadas nos anexos do acordo. É neste aspecto que o acordo negociado se distingue dos BASA vigentes entre os Estados-Membros e os países terceiros, incluindo os Estados Unidos da América. No caso dos BASA vigentes, os elementos que constam dos anexos são geralmente inseridos em acordos separados, celebrados a nível da autoridade da aviação civil, que não possuem o carácter vinculativo de um tratado. Estes acordos são geralmente denominados «MIP» (*Maintenance Implementation Procedures*, procedimentos de execução da manutenção) e «IPA» (*implementing procedures for airworthiness*, procedimentos de execução para a aeronavegabilidade). A entrada em vigor das disposições dos BASA só pode ter lugar, na prática, após a assinatura de um IPA e/ou de um MIP, na medida em que são estes os textos que definem as modalidades de consecução dos objectivos enunciados no BASA. Foi por esse motivo que a Comissão insistiu, no decurso das negociações, no sentido de que os procedimentos que regulam a aceitação mútua dos resultados da certificação no domínio da aeronavegabilidade e da manutenção sejam parte integrante do acordo, sob a forma de anexos.

16. À semelhança do que acontece com os BASA, em que os procedimentos de execução se destinam a funcionar com a flexibilidade necessária para permitir a fluidez da sua aplicação diária, minorando a carga administrativa de ambas as Partes – as autoridades e as entidades envolvidas (os diversos titulares de certificados e os requerentes sob o seu controlo regulamentar) –, o acordo negociado prevê que os anexos, que reflectem, em larga medida, o conteúdo das regras de aplicação comunitárias em matéria de aeronavegabilidade (Regulamento n.º 1702/2003 da Comissão) e de manutenção (Regulamento n.º 2042/2003 da Comissão), sejam alterados pelas Partes mediante decisão do Conselho Bilateral de Supervisão.

5. CONTEÚDO DO ACORDO

5.1. Direitos e obrigações inequívocos de ambas as Partes

17. O acordo não propõe ir além do que é admissível na legislação aplicável de cada uma das Partes. A legislação aplicável para a Comunidade Europeia é o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2002, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, bem como as suas medidas de aplicação e eventuais alterações.

18. Isto significa que o sistema comunitário se reflecte plenamente no projecto de texto que estabelece claramente uma separação de tarefas no que respeita à certificação de produtos e componentes aeronáuticos e de organizações que participam no projecto, fabrico e manutenção de tais produtos e componentes. Este aspecto é especialmente evidente nos artigos 3.º (direcção executiva), 4.º (disposições gerais) e 19.º (entrada em vigor, alterações e denúncia).

5.2. Modalidades evidentes de alcançar os objectivos do mandato

19. O projecto prevê que cada uma das Partes aceite os resultados relativos à conformidade da outra Parte, contanto que estes sejam obtidos de acordo com as disposições dos anexos – ponto A do artigo 4.º.

20. O projecto de texto reconhece o direito de a entidade reguladora de uma das Partes emitir certificados que atestem a conformidade com o sistema da outra Parte, em nome dessa outra Parte – ponto A do artigo 5.º.

21. Para garantir a manutenção da confiança mútua, o acordo prevê a criação de um sistema de cooperação e consulta contínuas mediante o reforço da cooperação no âmbito de auditorias, inspecções, notificações e consultas, em tempo oportuno, sobre todas as matérias abrangidas pelo seu âmbito de aplicação (artigo 6.º relativo à cooperação regulamentar e à transparência).

5.3. Consultas periódicas e resolução rápida de litígios

22. O projecto de acordo destina-se a garantir um funcionamento diário flexível, que permita solucionar, o mais rapidamente possível, problemas técnicos decorrentes da sua aplicação.

23. Para esse efeito, é criado um comité conjunto – o Conselho Bilateral de Supervisão (o Conselho), bem como os seus subcomités – o Conselho Conjunto de Supervisão da Certificação e o Conselho Conjunto de Coordenação da Manutenção –, que são responsáveis perante o Conselho e acompanham a aplicação dos anexos. O Conselho e os subcomités têm funções de consulta e mediação, para garantir o funcionamento flexível do acordo, constituindo um fórum de resolução das diferenças entre as Partes – artigo 3.º (direcção executiva) e 5.º (anexos).

24. Compete ao Conselho Bilateral de Supervisão debater e decidir qualquer alteração dos procedimentos de execução ou o aditamento de um procedimento de execução ao acordo, em conformidade com o mandato.

25. Podem ser solicitadas consultas em qualquer momento – artigo 17.º. No entanto, as Partes deverão envidar todos os esforços para tentar solucionar os problemas técnicos ao mais baixo nível possível, antes que estes se tornem «litígios».

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

26. Para manter um alto nível de confiança no sistema de certificação da aeronavegabilidade da outra Parte, a Comunidade e os Estados Unidos da América assumem determinadas obrigações:

- garantir que os seus agentes técnicos e autoridades nacionais da aviação cumpram as responsabilidades que lhes incumbem por força do acordo – ponto D do artigo 4.º,

- cooperar no âmbito da garantia da qualidade e permitir a participação da outra Parte nas inspecções da normalização e nas funções de acompanhamento das autoridades e das empresas – artigo 7.º,

- cooperar nas actividades de execução relacionadas com a avaliação adequada da conformidade de produtos, processos ou serviços, conforme previsto nos anexos correspondentes – artigo 8.º,

- proceder ao intercâmbio de informações em matéria de segurança (informação disponível sobre acidentes e incidentes – artigo 9.º) e garantir a confidencialidade adequada desse intercâmbio (artigo 11.º),

- notificar a outra Parte de todos os requisitos aplicáveis (artigo 10.º) e consultá-la sobre alterações regulamentares e organizativas numa fase precoce (pontos B e C do artigo 15.º).

5.5. Medidas de salvaguarda eficazes

27. O projecto de texto do acordo foi concebido com o objectivo de proporcionar às Partes a flexibilidade necessária para reagirem de imediato a problemas de segurança ou para estabelecer um nível de protecção mais elevado, que as Partes considerem adequado para efeitos de segurança (pontos A e B do artigo 15.º). Para permitir que ambas as Partes enfrentem tais situações sem colocar em risco a validade do acordo, encontram-se previstos procedimentos específicos.

28. Caso, no entanto, as Partes não consigam solucionar de forma satisfatória um problema específico, o projecto de texto do acordo prevê, em primeiro lugar, a possibilidade de suspender a aceitação dos resultados da autoridade competente contestada (artigo 18.º) e, em segundo lugar, a aplicação de meios e procedimentos que permitam a denúncia parcial ou total do acordo – pontos D e F do artigo 19.º.

2007/0110 (ACC)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à assinatura de um acordo entre a Comunidade Europeia e os Estados Unidos da América sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão[2],

Considerando o seguinte:

(1) A Comissão negociou, em nome da Comunidade, um acordo com os Estados Unidos da América sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, em conformidade com a decisão do Conselho que autoriza a Comissão a iniciar as negociações[3].

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

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

É aprovada, em nome da Comunidade, a assinatura do acordo entre a Comunidade Europeia e os Estados Unidos da América sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil (a seguir designado «o acordo»), sob reserva da decisão do Conselho relativa à conclusão do referido acordo. O texto do acordo acompanha a presente decisão.

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

Artigo 2.º

Os Estados-Membros adoptarão todas as medidas necessárias para garantir que os seus acordos bilaterais com os Estados Unidos enumerados na lista do apenso 1 do acordo possam

---

2 JO C de , p.

3 SEC(2003) 1319 final de 24.11.2003

ser alterados ou denunciados, consoante o caso, por ocasião da entrada em vigor do presente acordo.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente

2007/0111 (ACC)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à conclusão de um acordo entre a Comunidade Europeia e os Estados Unidos da América sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão[4],

Considerando o seguinte:

(1) A Comissão negociou, em nome da Comunidade, um acordo com os Estados Unidos da América sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, em conformidade com a decisão do Conselho que autoriza a Comissão a iniciar as negociações.

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

(3) O acordo deve ser aprovado.

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

(5) Os Estados-Membros devem adoptar as medidas necessárias para garantir que os seus acordos bilaterais com os Estados Unidos da América sobre esta matéria

[4] JO C de , p.

sejam alterados ou denunciados, consoante o caso, a partir da data de entrada em vigor do acordo,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

(1) O acordo entre a Comunidade Europeia e os Estados Unidos da América sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil é aprovado em nome da Comunidade.

(2) O texto do acordo consta do anexo da presente decisão.

(3) O Presidente do Conselho fica autorizado a designar a pessoa com poderes para proceder à notificação prevista no n.º 1 do artigo 19.º do acordo.

Artigo 2.º

(1) A Comunidade será representada no Conselho Bilateral de Supervisão, instituído no artigo 3.º do acordo, pela Comissão Europeia, assistida pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação e acompanhada pelas autoridades da aviação, que representam os Estados-Membros.

(2) A Comunidade será representada no Conselho de Supervisão da Certificação, previsto no ponto 2.1.1 do anexo 1 do acordo, e no Conselho Conjunto de Coordenação da Manutenção, previsto no ponto 3.1.1 do anexo 2 do acordo, pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, assistida pelas autoridades da aviação directamente afectadas pela ordem de trabalhos de cada reunião

Artigo 3.º

(1) Após consulta do comité especial nomeado pelo Conselho, a Comissão determinará a posição a adoptar pela Comunidade no Conselho Bilateral de Supervisão relativamente aos seguintes temas:

– Adopção ou alteração do regulamento interno do Conselho Bilateral de Supervisão, previsto no ponto B do artigo 3.º do acordo;

– Eventuais alterações aos anexos do acordo, efectuadas em conformidade com o ponto B do artigo 19.º do acordo, que sejam coerentes com a legislação comunitária pertinente e não impliquem nenhuma alteração desta.

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

– Adoptar medidas de salvaguarda, em conformidade com o disposto no ponto B do artigo 15.º do acordo;

– Solicitar consultas, nos termos do ponto A do artigo 17.º do acordo;

– Suspender a aceitação dos resultados e rescindir essa suspensão, por força do disposto no artigo 18.º do acordo.

(3) O Conselho tomará uma decisão, por maioria qualificada e sob proposta da Comissão, relativamente aos seguintes temas:

– Adopção de anexos suplementares, em conformidade com o disposto no n.º 7, ponto C do artigo 3.º e no ponto C do artigo 19.º do acordo;

– Outras eventuais alterações do acordo que não se inserem no âmbito de aplicação do n.º 1;

– Denúncia de determinados anexos, nos termos do disposto no ponto E do artigo 19.º do acordo.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros adoptarão todas as medidas necessárias para garantir que os seus acordos bilaterais com os Estados Unidos da América enumerados na lista do apenso 1 do acordo sejam alterados ou denunciados, consoante o caso, por ocasião da entrada em vigor do presente acordo.

Feito em Bruxelas, em […]

Pelo Conselho
O Presidente […]

ANEXO

ACORDO ENTRE

OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

E

A COMUNIDADE EUROPEIA

sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil

OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E A COMUNIDADE EUROPEIA (a seguir designados «as Partes»),

Desejosos de alicerçar a sua acção em décadas de cooperação transatlântica no domínio da segurança da aviação civil e dos ensaios e da certificação ambientais,

Na tentativa de melhorar a relação de cooperação instaurada há longa data entre a Europa e os Estados Unidos para garantir um alto nível de segurança da aviação civil à escala mundial e minimizar os encargos económicos que pesam no sector da aviação e nos operadores resultantes da duplicação da supervisão regulamentar,

Empenhados em garantir a segurança operacional sistemática da frota da aviação civil e o intercâmbio, em tempo oportuno, de informações de serviço,

Empenhados em desenvolver um sistema global de cooperação regulamentar no domínio da segurança da aviação civil e dos ensaios e da certificação ambientais que se baseie numa comunicação constante e na confiança mútua,

Reconhecendo os direitos e as obrigações dos Estados Unidos e dos Estados-Membros da Comunidade Europeia (os «Estados-Membros») no âmbito da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944 («Convenção de Chicago»), e dos seus anexos,

ACORDARAM NO SEGUINTE:

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos do presente acordo, entende-se por:

A. «Certificação da aeronavegabilidade», a conclusão de que o projecto ou a alteração do projecto de um produto aeronáutico civil satisfaz as normas aplicáveis ou de que um

determinado produto obedece a um projecto que foi considerado satisfazer as referidas normas e se encontra em condições seguras de funcionamento.

B. «Autoridade da aviação», serviço ou entidade governamental responsável de um Estado-Membro da União Europeia que exerce a supervisão, em nome da Comunidade Europeia, das entidades regulamentadas e determina a conformidade destas com as normas, regulamentos e outros requisitos aplicáveis no território sob jurisdição da Comunidade Europeia.

C. «Produto aeronáutico civil», qualquer aeronave civil, motor de aeronave ou hélice, ou qualquer equipamento, peça ou componente a instalar nestes.

D. «Certificação ambiental», a conclusão de que o projecto ou a alteração do projecto de um produto aeronáutico civil satisfaz as normas aplicáveis em matéria de ruído, emissões de combustível drenado ou emissões de escape.

E. «Ensaios ambientais», processo que permite avaliar o projecto ou a alteração do projecto de um produto aeronáutico civil em termos de conformidade com as normas e procedimentos aplicáveis em matéria de ruído, emissões de combustível drenado ou emissões de escape.

F. «Agente técnico», a Federal Aviation Administration (FAA), para os Estados Unidos, e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), para a Comunidade Europeia.

G. «Manutenção», realização de uma ou mais das seguintes tarefas: inspecção, revisão, reparação, conservação ou substituição de peças, materiais, equipamentos ou componentes de um produto aeronáutico civil para garantir a sua aeronavegabilidade permanente; ou a instalação de alterações ou modificações previamente aprovadas, realizada em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo agente técnico competente.

H. «Acompanhamento», vigilância periódica para determinar a conformidade sistemática com as normas adequadas.

I. «Entidade regulamentada», pessoa singular ou colectiva cujas actividades no domínio da segurança da aviação civil e dos ensaios e da certificação ambientais se encontram subordinadas às disposições legislativas e regulamentares de uma ou de ambas as Partes.

Artigo 2.º

Objectivo e âmbito de aplicação

A. Os objectivos do presente acordo são os seguintes:

(1) Permitir a aceitação recíproca, conforme prevista nos anexos ao presente acordo, dos resultados obtidos relativos à conformidade e das certificações emitidas pelos agentes técnicos e pelas autoridades da aviação.

(2) Promover um alto nível de segurança do transporte aéreo.

(3) Garantir a manutenção do elevado nível de cooperação regulamentar e harmonização entre os Estados Unidos e a Comunidade Europeia nos domínios abrangidos pelo ponto B.

B. O âmbito da cooperação prevista no presente acordo é o seguinte:

(1) Certificações da aeronavegabilidade e acompanhamento de produtos aeronáuticos civis;

(2) Ensaios e certificações ambientais de produtos aeronáuticos civis;

(3) Certificações e acompanhamento de instalações de manutenção.

C. As Partes podem acordar outros domínios de cooperação e aceitação, mediante alteração, por escrito, do presente acordo, nos termos do disposto no artigo 19.º.

Artigo 3.º

Direcção executiva

A. As Partes instituem um Conselho Bilateral de Supervisão (o «Conselho»), que será responsável por garantir o funcionamento eficiente do presente acordo e se reunirá a intervalos regulares para avaliar a eficácia da sua aplicação.

B. O Conselho será composto por representantes:

dos Estados Unidos da América (a Federal Aviation Administration, co-presidente) e

da Comunidade Europeia (a Comissão Europeia, co-presidente), assistida pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação e acompanhada pelas autoridades da aviação.

O Conselho pode propor a participação, numa base *ad hoc*, de peritos em matérias específicas. O Conselho pode estabelecer e supervisionar os trabalhos dos grupos de trabalho técnicos. O Conselho elaborará e adoptará o seu próprio regulamento interno. Todas as decisões do Conselho serão tomadas mediante consenso e cada Parte terá direito a um voto. Estas decisões serão consignadas por escrito e assinadas pelos representantes das Partes no Conselho.

C. O Conselho pode analisar qualquer tema relacionado com o funcionamento do presente acordo. Será nomeadamente responsável pelos seguintes aspectos:

(1) Resolução de litígios, conforme previsto no artigo 17.º.

(2) Alteração dos anexos, se for caso disso, nos termos do disposto no ponto B do artigo 19.º.

(3) Constituição de um fórum de debate de questões que possam surgir e de alterações passíveis de afectar a aplicação do presente acordo.

(4) Constituição de um fórum de debate de abordagens comuns de questões de segurança e de ambiente, no âmbito do presente acordo, e de partilha de informação, numa base periódica, sobre problemas relacionados com a segurança da aviação, incluindo consulta sobre propostas de novas medidas de segurança e alterações das medidas em vigor.

(5) Constituição de um fórum de debate antecipado de projectos regulamentares e legislativos de cada uma das Partes.

(6) Intercâmbio de informações sobre alterações organizativas previstas.

(7) Adopção, se for caso disso, de anexos suplementares.

(8) Apresentação às Partes, se for caso disso, de propostas de outras alterações ao presente acordo.

Artigo 4.º

Disposições gerais

A. Cada Parte aceitará os resultados obtidos relativos à conformidade e as certificações emitidas pelo agente técnico da outra Parte e, no caso dos Estados Unidos, pelas autoridades da aviação, nos termos e condições previstos nos anexos ao presente acordo.

B. O presente acordo não deve ser entendido como pressupondo a aceitação ou o reconhecimento recíprocos de normas ou regulamentações técnicas das Partes, a menos que tal esteja previsto nos seus anexos.

C. As Partes reconhecerão como equivalentes, para efeitos do cumprimento dos requisitos legais respectivos, os sistemas de delegação em pessoas designadas ou entidades regulamentadas da outra Parte, existentes a partir da data de entrada em vigor do presente acordo. As Partes atribuirão aos resultados relativos à conformidade obtidos pelas referidas pessoas designadas ou entidades regulamentadas, em conformidade com as disposições dos anexos, a mesma validade que atribui aos obtidos directamente por um agente técnico ou uma autoridade da aviação. Os sistemas de delegação aplicados após a data de entrada em vigor do presente acordo serão objecto de medidas de reforço da confiança.

D. As Partes garantirão que os seus agentes técnicos e autoridades da aviação cumprem as responsabilidades que lhes incumbem por força do presente acordo, incluindo os seus anexos.

E. Caso o titular de uma certificação de projecto transfira a sua certificação para outra entidade, o agente técnico responsável pela certificação do projecto notificará prontamente a transferência ao outro agente técnico.

F. O presente acordo, incluindo os seus anexos, é vinculativo para ambas as Partes.

Artigo 5.º

Anexos

A. Relativamente a temas que se inserem no âmbito de aplicação dos n.os 1, 2 e 3, ponto B do artigo 2.º, as Partes acordam que as normas, regras, práticas e procedimentos de cada uma das Partes respeitantes à aviação civil são suficientemente compatíveis para permitir a aceitação recíproca de certificações e de resultados relativos à conformidade com normas aprovadas, obtidos por uma Parte em nome da outra, conforme previsto nos anexos. As Partes reconhecem igualmente a existência de diferenças técnicas entre os seus sistemas de aviação civil, as quais são tratadas nos anexos.

B. Relativamente a temas aditados ao âmbito de aplicação do ponto B do artigo 2.º, em conformidade com o ponto C do artigo 2.º, as Partes ou os seus representantes no Conselho elaborarão novos anexos, que determinarão os termos e as condições de aceitação recíproca dos referidos resultados relativos à conformidade e das certificações, quando acordarem que as normas, regras, práticas e procedimentos de cada uma das Partes nos domínios de cooperação adicionais são suficientemente compatíveis para permitir a aceitação de certificações e de resultados relativos à conformidade com normas aprovadas, obtidos por uma Parte em nome da outra.

C. Cada um dos anexos deve, no mínimo, conter:

(1) Disposições destinadas a estabelecer e manter a confiança na capacidade técnica dos agentes técnicos e das autoridades da aviação competentes de cada uma das Partes para obterem resultados em nome da outra Parte.

(2) Procedimentos destinados a incluir e a suspender a aceitação de resultados relativos à conformidade e de certificações obtidos por autoridades da aviação específicas.

(3) Definição do âmbito de aplicação da aceitação de resultados relativos à conformidade e de certificações entre as Partes.

(4) Disposições relativas a consultas técnicas entre os agentes técnicos.

(5) Disposições relativas, se for caso disso, a organismos de coordenação conjuntos.

(6) Disposições autorizando os agentes técnicos a elaborar e adoptar procedimentos de execução técnica.

Artigo 6.º

Cooperação regulamentar e transparência

A. Os agentes técnicos elaborarão e adoptarão procedimentos de cooperação regulamentar no domínio da segurança da aviação civil e dos ensaios e certificações ambientais, tendo em conta as orientações pertinentes em matéria de cooperação regulamentar entre as Partes. Tais procedimentos incluirão a possibilidade de consulta e participação, na medida do possível, de peritos do agente técnico, das autoridades da aviação e do sector de uma das Partes na fase inicial de redacção de textos regulamentares no domínio da aviação civil pela outra Parte.

B. Em função da disponibilidade de financiamentos, as Partes garantirão, se for caso disso, uma cooperação transatlântica permanente em matéria de iniciativas significativas no domínio da segurança da aviação.

Artigo 7.º

Cooperação no âmbito da garantia da qualidade e das actividades de inspecção da normalização

Para promover a compreensão sistemática dos sistemas regulamentares das Partes em matéria de segurança da aviação civil e a compatibilidade respectiva, cada agente técnico pode participar nas actividades do outro agente no domínio da garantia da qualidade interna e da inspecção da normalização, relacionadas com a acreditação e o acompanhamento, conforme previsto nos anexos.

Artigo 8.º

Cooperação no domínio das actividades de execução

Sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares em vigor, as Partes acordam em garantir, através dos seus agentes técnicos ou autoridades da aviação, consoante o caso, cooperação e assistência mútuas em eventuais procedimentos de investigação ou execução de alegadas ou presumíveis violações de disposições legislativas ou regulamentares no âmbito do presente acordo. Por outro lado, cada Parte notificará prontamente a outra Parte de qualquer investigação que afecte os interesses mútuos.

Artigo 9.º

Intercâmbio de informações em matéria de segurança

Sem prejuízo das disposições legislativas e regulamentares em vigor, as Partes acordam no seguinte:

A. Facultar-se, em tempo oportuno e mediante pedido, as informações de que dispõem os seus agentes técnicos relacionadas com acidentes ou incidentes que envolvam produtos aeronáuticos civis ou entidades regulamentadas e

B. Proceder ao intercâmbio de outras informações em matéria de segurança, em conformidade com os procedimentos estabelecidos pelos agentes técnicos.

Artigo 10.º

Requisitos, procedimentos e orientações aplicáveis

As Partes acordam em notificar-se todos os requisitos, procedimentos e orientações aplicáveis relativamente a matérias abrangidas pelo presente acordo.

Artigo 11.º

Protecção dos dados de propriedade industrial e pedidos de informação

A. As Partes reconhecem que as informações relacionadas com o presente acordo, apresentadas por uma entidade regulamentada ou uma Parte, podem conter elementos de propriedade intelectual, segredo comercial, dados confidenciais sobre empresas, dados de propriedade industrial ou outros dados confidenciais que sejam objecto de sigilo por parte dessa entidade regulamentada ou de outra pessoa (informação reservada). Nenhuma das Partes copiará, publicará ou divulgará informações classificadas como reservadas a pessoas distintas do seu próprio pessoal, sem o consentimento prévio, por escrito, da pessoa ou entidade que possui interesses na confidencialidade da informação reservada, a menos que tal seja exigido por lei.

B. Caso divulgue informações reservadas a uma autoridade da aviação ou entidade responsável pela investigação de acidentes e incidentes de aviação civil, a Comunidade Europeia tratará tais informações reservadas como documentos sensíveis e assegurará que a referida autoridade da aviação ou entidade não copie, publique ou divulgue as mesmas informações a pessoas distintas do pessoal dessa mesma autoridade da aviação ou entidade, sem o consentimento prévio, por escrito, da pessoa ou entidade jurídica que possui interesses na confidencialidade da informação reservada.

C. Os pedidos de informação por parte do público a que se refere o ponto A do presente artigo, incluindo o acesso a documentos, serão apresentados nos termos das disposições legislativas e regulamentares em vigor, aplicáveis à Parte que recebe os referidos pedidos.

Um agente técnico que receba um pedido de informação apresentado pela outra Parte ou pelas suas entidades regulamentadas consultará o agente técnico da outra Parte antes de divulgar a referida informação. Os agentes técnicos prestar-se-ão assistência, na medida do necessário, na resposta a tais pedidos.

Artigo 12.º

Aplicabilidade

Salvo disposição em contrário dos anexos do presente acordo, o presente acordo é aplicável, por um lado, ao sistema regulamentar dos Estados Unidos no domínio da aviação civil, aplicado no território dos Estados Unidos da América, e, por outro, ao sistema regulamentar da Comunidade Europeia no domínio da aviação civil, aplicado nos territórios regidos pelo Tratado que institui a Comunidade Europeia e nas condições previstas nesse Tratado (e em qualquer instrumento que venha a suceder-lhe).

Artigo 13.º

Acesso sem restrições

Para efeitos de vigilância e inspecção, o agente técnico e as autoridades da aviação de cada uma das Partes assistirão o agente técnico da outra Parte a obter acesso sem restrições às entidades regulamentadas que se encontram sob a sua jurisdição.

Artigo 14.º

Taxas

Cada Parte envidará esforços para garantir que as taxas impostas pelos seus agentes técnicos aos requerentes e entidades regulamentadas por serviços relacionados com a certificação no âmbito do presente acordo sejam justas, razoáveis e proporcionais aos serviços.

Artigo 15.º

Protecção da autoridade regulamentar

Nenhum elemento do presente acordo será concebido com o objectivo de limitar a autoridade de uma Parte para:

A. Determinar, através das suas medidas legislativas, regulamentares e administrativas, o nível de protecção que considera adequado para a segurança da aviação civil e os ensaios e certificações ambientais; e

B. Tomar todas as medidas adequadas e imediatas necessárias para eliminar ou minimizar eventuais derrogações à segurança. Se uma das Partes adoptar uma medida que afecta as actividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente acordo, informará, se for caso disso, a outra Parte através de um agente técnico ou de uma autoridade da aviação, logo que possível, mas o mais tardar 15 dias após a adopção da referida medida.

C. Alterar a sua regulamentação, procedimentos ou normas e aplicá-los às suas entidades regulamentadas. Se as referidas alterações puderem afectar a aplicação do presente acordo, qualquer uma das Partes, ou o seu agente técnico, pode solicitar a realização de consultas no âmbito do artigo 17.º, com o objectivo de alterar o presente acordo. Independentemente dos resultados de tais consultas, nenhum elemento do presente acordo impedirá a Parte em causa de efectuar a alteração e de a aplicar às suas entidades regulamentadas.

Artigo 16.º

Outros acordos

A. Os direitos e as obrigações previstos em qualquer acordo concluído por uma das Partes com terceiros não serão aplicáveis nem produzirão efeitos na outra Parte no presente acordo, salvo disposição em contrário dos anexos do presente acordo.

B. Nos termos do presente acordo e a partir da data da sua entrada em vigor, os Estados Unidos da América tomarão as medidas necessárias e a Comunidade Europeia garantirá, em conformidade com o disposto no Tratado que institui a Comunidade Europeia, que os Estados-Membros da União Europeia adoptem as medidas necessárias para alterar ou denunciar, consoante o caso, os acordos bilaterais entre os Estados Unidos e os diversos Estados-Membros da União Europeia, mencionados na lista do apenso 1.

C. Salvo disposição em contrário dos anexos do presente acordo, os resultados relativos à conformidade e as certificações que se encontrem válidos à data de entrada em vigor do presente acordo e que tenham sido anteriormente aceites pelos Estados Unidos ou por um Estado-Membro da União Europeia, no âmbito de um dos acordos bilaterais no domínio da segurança da aviação ou da aeronavegabilidade enumerados na lista do apenso 1, serão considerados válidos pelas Partes no presente acordo, nas condições aceites nos referidos acordos, até à substituição ou anulação das certificações.

Artigo 17.º

Consultas e resolução de litígios

A. Uma das Partes pode solicitar à outra Parte a realização de consultas sobre qualquer tema relacionado com o presente acordo. A outra Parte satisfará prontamente tal pedido e iniciará as consultas, em data aprovada pelas Partes, no prazo de 45 dias.

B. Os agentes técnicos das Partes tentarão solucionar eventuais desacordos entre estas, relacionados com a cooperação estabelecida no âmbito do presente acordo, mediante consulta em conformidade com as disposições contidas nos anexos do presente acordo.

C. Caso os agentes técnicos não consigam solucionar os litígios em conformidade com o disposto no ponto B, qualquer um deles pode remeter a questão para o Conselho, que estabelecerá consultas sobre o assunto.

Artigo 18.º

Suspensão da aceitação dos resultados

A. Caso as consultas previstas no artigo 17.º não solucionem o desacordo relacionado com resultados relativos à conformidade e com certificações, uma das Partes pode notificar a outra Parte da sua intenção de suspender a aceitação dos resultados relativos à conformidade e das certificações que são objecto de desacordo. Tal notificação deve ser efectuada por escrito e especificar os motivos da suspensão.

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

Artigo 19.º

Entrada em vigor, alterações e denúncia

A. O presente acordo, incluindo os seus anexos, entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês a seguir à data em que as Partes tiverem procedido à troca de notas diplomáticas, confirmando a conclusão dos procedimentos respectivos destinados à entrada em vigor do presente acordo.

B. O presente acordo pode ser alterado, por escrito, mediante consentimento mútuo das Partes. Tais alterações entrarão em vigor no primeiro dia do segundo mês a seguir à data em que as Partes tiverem procedido à troca de notas diplomáticas, confirmando a conclusão dos procedimentos respectivos destinados à entrada em vigor do presente acordo ou de eventuais alterações deste. As alterações dos anexos podem entrar em vigor mediante decisão do Conselho.

C. Qualquer anexo elaborado pelo Conselho após a data de entrada em vigor do presente acordo entrará em vigor mediante decisão do Conselho.

D. O presente acordo permanecerá em vigor até à sua denúncia por uma das Partes. Tal denúncia produzirá efeitos sessenta dias a contar da data de notificação, por escrito, de uma Parte à outra Parte. Aplicar-se-á igualmente a eventuais alterações do presente acordo e a todos os seus anexos. Por outro lado, não afectará a validade de eventuais certificados e outras certificações concedidos pelas Partes nos termos do presente acordo, incluindo os seus anexos.

E. Os anexos do acordo podem ser denunciados por qualquer uma das Partes. A denúncia de um anexo produzirá efeitos sessenta dias a contar da data de recepção da notificação formal da denúncia por uma Parte, proveniente da outra Parte, a menos que a referida notificação tenha sido retirada. Em caso de denúncia de um ou mais anexos, os restantes anexos permanecem em vigor. No entanto, as Partes consultar-se-ão sobre a manutenção das restantes disposições do acordo. Na ausência de um consenso a esse respeito, o presente acordo pode ser denunciado por uma das Partes. A denúncia produzirá efeitos sessenta dias a contar da data da respectiva notificação, por escrito, por uma das Partes à outra.

F. Após notificação formal da denúncia da totalidade ou de determinados anexos do presente acordo, as Partes continuarão a satisfazer as obrigações que lhes incumbem por força do presente acordo ou dos seus anexos até à data em que denúncia produzir efeitos.

EM FÉ DO QUE, os abaixo assinados, com os devidos poderes para o efeito conferidos pelos Governos respectivos, apuseram as suas assinaturas no final do presente acordo.

Feito em _____, aos _____ de _____ de 2007, em dois exemplares, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena e sueca. Em caso de divergências de interpretação entre as diversas versões linguísticas, prevalecerá a versão inglesa.

PELOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA: PELA COMUNIDADE EUROPEIA:

APENSO 1

País	Bilateral
Áustria	Acordo de promoção da segurança da aviação; assinado em Viena em 14 de Janeiro de 1997 Acordo sobre a aceitação recíproca de certificados de aeronavegabilidade de aeronaves importadas; concluído mediante troca de notas em Washington, em 30 de Abril de 1959
Bélgica	Acordo sobre a aceitação recíproca de certificados de aeronavegabilidade; concluído mediante troca de notas em Bruxelas, em 12 de Fevereiro e 14 de Maio de 1973
República Checa	Procedimentos operacionais entre a Federal Aviation Administration (FAA) e a Inspecção da Aviação Civil da República Checa para certificação do projecto, certificação da aeronavegabilidade, aeronavegabilidade permanente e cooperação mútua e assistência técnica no âmbito do Acordo entre os Estados Unidos e a Checoslováquia, assinado em 29 de Janeiro de 1996 Acordo entre os Estados Unidos e a Checoslováquia sobre a aceitação recíproca de certificados de aeronavegabilidade de aeronaves importadas; concluído mediante troca de notas em Praga, em 1 e 21 de Outubro de 1970
Dinamarca	Acordo de promoção da segurança da aviação; assinado em Copenhaga em 6 de Novembro de 1998 Acordo sobre a aceitação recíproca de certificados de aeronavegabilidade; concluído mediante troca de notas em Washington, em 6 de Janeiro de 1982
Finlândia	Acordo de promoção da segurança dos transportes aéreos, assinado em Helsínquia em 2 de Novembro de 2000 Acordo sobre a aceitação recíproca de certificados de aeronavegabilidade de planadores civis e equipamentos para aeronaves civis importados; concluído mediante troca de notas em Washington, em 7 de Março de 1974
França	Acordo de promoção da segurança da aviação, assinado em Paris em 14 de Maio de 1996 Procedimentos de execução para certificação do projecto, actividades de

	produção, certificação da aeronavegabilidade para exportação, actividades de certificação pós-projecto e assistência técnica entre as autoridades no âmbito do Acordo de promoção da segurança da aviação entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo da República Francesa, assinado em 24 de Agosto de 2001 Procedimentos de execução da manutenção no âmbito do Acordo de promoção da segurança da aviação entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo da República Francesa, assinado em 14 de Maio 1996
Alemanha	Acordo de promoção da segurança da aviação, assinado em Milwaukee em 23 de Maio de 1996 Procedimentos de execução para certificação do projecto, actividades de produção, certificação da aeronavegabilidade para exportação, actividades de certificação pós-projecto e assistência técnica entre as autoridades no âmbito do Acordo de promoção da segurança da aviação entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo da República Federal da Alemanha, Revisão 1, assinado em 3 de Junho de 2002 Procedimentos de execução da manutenção no âmbito do Acordo de promoção da segurança da aviação entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo da República Federal da Alemanha, assinado em 6 de Junho de 1997
Irlanda	Acordo de promoção da segurança da aviação, assinado em Dublin em 5 de Fevereiro de 1997 Procedimentos de execução da manutenção no âmbito do Acordo de promoção da segurança da aviação entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo da Irlanda, assinado em 5 de Fevereiro de 1999 20 de Abril de 1999
Itália	Acordo de promoção da segurança da aviação, assinado em Roma em 27 de Outubro de 1999 Procedimentos de execução para certificação do projecto, actividades de produção, certificação da aeronavegabilidade para exportação, actividades de certificação pós-projecto e assistência técnica entre as autoridades no âmbito do Acordo de promoção da segurança da aviação entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo da Itália, assinado em 4 de Junho de 2002
Países Baixos	Acordo de promoção da segurança da aviação, assinado em Haia em 13 de

	Setembro de 1995 Procedimentos de execução para certificação do projecto, actividades de produção, certificação da aeronavegabilidade para exportação, actividades de certificação pós-projecto e assistência técnica entre as autoridades no âmbito do Acordo de promoção da segurança da aviação entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo dos Países Baixos, assinado em 3 de Junho de 2002
Polónia	Acordo sobre a aceitação recíproca da aeronavegabilidade de produtos aeronáuticos civis importados, na sua versão alterada; concluído mediante troca de notas em Washington, em 8 de Novembro de 1976
Roménia	Acordo de promoção da segurança da aviação, assinado em Bucareste em 10 de Setembro de 2002 Acordo sobre a aceitação recíproca de certificados de aeronavegabilidade de planadores civis importados; concluído mediante troca de notas em Washington, em 7 de Dezembro de 1976 *(Nota: Os Estados Unidos solicitaram a denúncia deste acordo em Fevereiro de 2007. A notificação dos EUA e uma resposta da Roménia constituirão a denúncia.)* Procedimentos de execução para certificação do projecto, actividades de produção, certificação da aeronavegabilidade para exportação, actividades de certificação pós-projecto e assistência técnica entre as autoridades no âmbito do Acordo de promoção da segurança da aviação entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo da Roménia, assinado em 24 de Setembro de 2002
Espanha	Acordo de promoção da segurança da aviação, assinado em Washington em 23 de Setembro de 1999 Acordo sobre a aceitação recíproca de certificados de aeronavegabilidade de aeronaves importadas, na sua versão alterada; concluído mediante troca de notas em Madrid, em 23 de Setembro de 1957
Suécia	Acordo de promoção da segurança da aviação, assinado em Estocolmo em 9 de Fevereiro de 1998 Procedimentos de execução para certificação do projecto, actividades de produção, certificação da aeronavegabilidade para exportação, actividades de certificação pós-projecto e assistência técnica entre as autoridades no âmbito do Acordo de promoção da segurança da aviação entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo da Suécia, assinado em 3 de

	Junho de 2002
Reino Unido	Acordo de promoção da segurança da aviação, assinado em Londres em 20 de Dezembro de 1995 Procedimentos de execução para certificação do projecto, actividades de produção, certificação da aeronavegabilidade para exportação, actividades de certificação pós-projecto e assistência técnica entre as autoridades no âmbito do Acordo de promoção da segurança da aviação entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, assinado em 23 de Maio de 2002 Procedimentos de execução para simuladores no âmbito do Acordo de promoção da segurança da aviação, de 20 de Dezembro de 1995, entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, Revisão 1, assinado em 6 de Outubro de 2005

ANEXO 1:

CERTIFICAÇÃO DA AERONAVEGABILIDADE E CERTIFICAÇÃO AMBIENTAL

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

1.1 O presente anexo abrange 1) a aceitação recíproca de resultados relativos à conformidade, certificações e documentação e 2) a assistência técnica nos seguintes domínios:

a) Aeronavegabilidade e aeronavegabilidade permanente de produtos aeronáuticos civis (a seguir designados «produtos») e

b) Ruído, descarga de combustível e emissões de escape.

1.2 Conforme previsto no artigo 4.º do acordo, as Partes aceitarão reciprocamente os resultados que obtiverem no âmbito dos sistemas dos agentes técnicos ou das autoridades da aviação, sem prejuízo do disposto no presente anexo e, se for caso disso, dos procedimentos de execução técnica concluídos pelos agentes técnicos.

2. ORGANISMO DE COORDENAÇÃO CONJUNTO

2.1 Composição

2.1.1 É instituído, sob a chefia conjunta dos agentes técnicos, um organismo de coordenação técnica conjunto, designado Conselho de Supervisão da Certificação, responsável perante o Conselho Bilateral de Supervisão. É composto por representantes de cada agente técnico responsáveis pela certificação da aeronavegabilidade e pela certificação ambiental, pelos sistemas de gestão da qualidade e pela regulamentação.

2.1.2 A chefia conjunta pode convidar outros participantes para facilitar o cumprimento do mandato deste Conselho de Supervisão da Certificação.

2.2 Mandato

2.2.1 O Conselho de Supervisão da Certificação reunirá a intervalos regulares para garantir o funcionamento e a aplicação eficazes do presente acordo. As suas funções incluirão designadamente:

a) O desenvolvimento, aprovação e revisão dos procedimentos de execução técnica;

b) A partilha de informações sobre questões de segurança fundamentais e a elaboração de planos de acção para lhes fazer face;

c) A garantia da aplicação coerente do presente anexo;

d) A resolução de problemas técnicos que se inserem no âmbito das responsabilidades dos agentes técnicos e a análise de outros problemas técnicos que não podem ser solucionados a um nível inferior;

e) O desenvolvimento de instrumentos eficazes de cooperação, assistência e intercâmbio de informações sobre normas de segurança e ambientais, sistemas de certificação e sistemas de gestão da qualidade e de normalização;

f) A administração da lista de autoridades da aviação mencionadas no apêndice 1 do presente anexo, em conformidade com as decisões tomadas pelo Conselho Bilateral de Supervisão;

g) A proposta de alterações do presente anexo ao Conselho Bilateral de Supervisão.

2.2.2 O Conselho de Supervisão da Certificação comunicará as questões pendentes ao Conselho Bilateral de Supervisão e garantirá a aplicação das decisões tomadas pelo Conselho Bilateral de Supervisão que se prendem com o presente anexo.

3. EXECUÇÃO

3.1 Geral

3.1.1 Os agentes técnicos elaborarão procedimentos de execução técnica para a execução do presente anexo, os quais abordam igualmente as diferenças entre os sistemas de certificação da aeronavegabilidade e de certificação ambiental das Partes.

3.1.2 Cada agente técnico e, se for caso disso, cada autoridade da aviação apoiará o agente técnico e, se for caso disso, a autoridade da aviação da outra Parte nos seus pedidos de acesso a dados sob o controlo regulamentar do agente técnico e, se for caso disso, da autoridade da aviação da outra Parte, com o objectivo de exercer as actividades abrangidas pelo presente anexo.

3.2 Certificações de projectos

3.2.1 O agente técnico dos EUA exercerá as funções de Estado de Projecto que incumbem aos Estados Unidos por força do anexo 8 da Convenção sobre a

Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944 («Convenção de Chicago»), relativamente às entidades regulamentadas sob a sua jurisdição.

3.2.2 O agente técnico da CE exercerá, em nome dos Estados-Membros da UE, as funções de Estado de Projecto que lhes incumbem por força do anexo 8 da Convenção de Chicago, relativamente às entidades regulamentadas sob a sua jurisdição.

3.2.3 Para beneficiar da aceitação recíproca no âmbito do presente acordo:

a) A AESA funcionará como autoridade de certificação e apenas aceitará pedidos de certificação de requerentes estabelecidos no território da Comunidade Europeia para a certificação inicial do seu projecto, alterações do projecto e dados relativos a reparações e

b) A FAA funcionará como autoridade de certificação e apenas aceitará pedidos de certificação de requerentes estabelecidos no território dos Estados Unidos para a certificação inicial do seu projecto, alterações do projecto e dados relativos a reparações.

3.2.4 Cada agente técnico aplicará um processo de validação para aprovar:

a) O projecto de aeronaves, motores de aeronaves, hélices e equipamentos,

b) Certificados-tipo suplementares,

c) Determinadas alterações significativas do projecto-tipo, conforme definidas nos procedimento de execução técnica, e

d) Alterações acústicas e das emissões

que foram aprovadas, ou estão em vias de o ser, pelo agente técnico da outra Parte no exercício das suas funções de Estado de Projecto. O processo de validação, conforme definido nos procedimentos de execução técnica, basear-se-á, na medida do possível, nas avaliações técnicas, ensaios, inspecções e certificações de conformidade realizados pelo outro agente técnico. A base de certificação da aeronavegabilidade elaborada durante o processo de validação de uma aeronave, motor de aeronave ou hélice utilizará as normas ou códigos de aeronavegabilidade em vigor à data do pedido ao agente técnico que exerce as funções de Estado de Projecto. A base de certificação ambiental será elaborada com base nas datas dos pedidos, previstas nos procedimentos de execução técnica.

3.2.5 Os agentes técnicos garantirão que as informações relacionadas com requisitos operacionais que tenham influência no projecto sejam disponibilizadas às Partes durante o processo de validação. As autoridades da aviação disponibilizarão tais informações à AESA.

3.2.6 O agente técnico pode igualmente, se for caso disso, utilizar um processo de certificação conjunta. A certificação conjunta é uma forma alternativa de validação, mutuamente acordada pelo requerente e por ambos os agentes técnicos, definida nos procedimentos de execução técnica. A certificação conjunta é especialmente adequada quando os componentes de um novo produto são projectados por uma entidade regulamentada estabelecida no território da outra Parte. No âmbito da certificação conjunta, a demonstração da conformidade é efectuada e os resultados relativos à conformidade são obtidos a nível local, pelo agente técnico da outra Parte.

3.2.7 Na medida em que os sistemas regulamentares das Partes em matéria de peças, dados relativos ao projecto de reparações e alterações do projecto distintas das previstas no ponto 3.2.4 são considerados suficientemente comparáveis, não exigindo uma certificação separada por parte do agente técnico ou da autoridade da aviação da Parte importadora, o agente técnico importador aceitará peças, dados relativos ao projecto de reparações ou alterações do projecto que já tenham sido certificados ou de outro modo aceites pelo agente técnico da outra Parte no exercício das suas funções de Estado de Projecto para as peças, dados relativos ao projecto de reparações ou alterações do projecto. Os procedimentos de execução técnica identificarão os casos em que é necessária uma certificação separada por parte do agente técnico importador.

3.2.8 As declarações de certificação relacionadas com certificações de projectos, incluindo informações respeitantes aos níveis de ruído e de emissão, serão definidas nos procedimentos de execução técnica.

3.2.9 Caso o titular de uma certificação de projecto transfira a sua certificação para outra entidade, o agente técnico responsável pela certificação do projecto notificará prontamente a transferência ao outro agente técnico. Os agentes técnicos definirão, nos procedimentos de execução técnica, os procedimentos destinados a facilitar a transferência de certificados entre as entidades regulamentadas das Partes.

3.2.10A AESA aceitará os procedimentos de certificação dos EUA como alternativa aceitável aos requisitos impostos pela Comunidade Europeia em matéria de demonstração da capacidade de um requerente.

3.3 Aeronavegabilidade permanente

3.3.1 Os agentes técnicos comprometem-se a tomar medidas para fazer face a condições de insegurança dos produtos que certificaram. Os agentes técnicos procederão ao intercâmbio de informações sobre erros, avarias e defeitos comunicados pelos titulares dos seus certificados, de modo a apoiarem a investigação de dificuldades de serviço ou outros potenciais problemas de segurança realizada pelo outro agente técnico. O intercâmbio destas informações entre os agentes técnicos será entendido como uma forma de cumprimento da obrigação por parte de cada titular de uma certificação de comunicar erros, avarias e defeitos ao agente técnico da outra Parte, nos termos da legislação aplicável dessa outra Parte. As medidas destinadas a fazer face a condições de insegurança e a garantir o intercâmbio de informações sobre segurança serão definidas nos procedimentos de execução técnica.

3.3.2 Salvo notificação em contrário do agente técnico de qualquer uma das Partes:

a) A FAA exercerá as funções de Estado de Projecto para a aeronavegabilidade permanente que incumbem aos Estados Unidos, por força do anexo 8 da Convenção de Chicago, relativamente a aeronaves, motores de aeronaves, hélices e equipamentos durante todo o ciclo de vida do produto.

b) A AESA exercerá, em nome dos Estados-Membros da UE, as funções de Estado de Projecto para a aeronavegabilidade permanente que lhe incumbem, por força do anexo 8 da Convenção de Chicago, relativamente a aeronaves, motores de aeronaves, hélices e equipamentos durante todo o ciclo de vida do produto.

3.3.3 A FAA exercerá as funções de Estado de Fabrico que incumbem aos Estados Unidos, por força do anexo 8 da Convenção de Chicago, relativamente a aeronaves, motores de aeronaves, hélices e equipamentos durante todo o ciclo de vida do produto sob a sua jurisdição. As autoridades da aviação e, se for caso disso, a AESA exercerão as funções de Estado de Fabrico que incumbem aos Estados-Membros da UE, por força do anexo 8 da Convenção de Chicago, relativamente a aeronaves, motores de aeronaves, hélices e equipamentos durante todo o ciclo de vida do produto sob a sua jurisdição. As medidas destinadas a fazer face a condições de insegurança serão definidas nos procedimentos de execução técnica.

3.3.4 Quaisquer alterações à propriedade ou ao estatuto de aeronavegabilidade introduzidas num certificado emitido pelo agente técnico de uma Parte serão oportunamente comunicadas ao agente técnico da outra Parte.

3.4 Produção

3.4.1 Os agentes técnicos e, se for caso disso, as autoridades da aviação concedem certificações de produção, baseadas num sistema de qualidade/inspecção da produção aceitável, a fabricantes subordinados ao seu próprio sistema regulamentar, caso esses fabricantes participem na exportação de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, equipamentos ou peças para a outra Parte. Tais certificações de produção garantirão que todas as aeronaves, motores de aeronaves, hélices, equipamentos e peças estão em conformidade com o projecto certificado da Parte importadora, foram subordinados a uma verificação operacional, se for caso disso, e estão aptos a funcionar em condições de segurança no momento da exportação.

3.4.2 Na medida em que os sistemas regulamentares das Partes em matéria de produção são considerados suficientemente comparáveis, o agente técnico ou a autoridade da aviação da Parte importadora não emitirá a sua própria certificação de produção relativamente aos fabricantes subordinados à regulamentação da Parte exportadora.

3.4.3 Cada agente técnico e, se for caso disso, as autoridades da aviação reconhecerão as certificações de produção do agente técnico ou das autoridades da aviação da outra Parte, incluindo:

a) Certificações de produção concedidas ou prorrogadas para o fabrico de aeronaves, motores de aeronaves, hélices, equipamentos ou peças nos seus territórios; e para o fabrico de aeronaves, motores de aeronaves, hélices ou peças fora dos seus territórios, e

b) Certificações de produção concedidas para o fabrico de aeronaves, motores de aeronaves, hélices ou peças, com base num acordo de licenças ou num acordo adequado entre o fabricante e o titular de uma certificação de projecto no território da outra Parte ou num país terceiro. Quando um acordo de licenças para a produção de uma aeronave, motor de aeronave ou hélice divide as responsabilidades do Estado de Projecto e do Estado de Fabrico por ambas as Partes, a FAA e a AESA, ou uma autoridade de aviação, consoante o caso, concluirão um acordo de trabalho.

3.4.4 O agente técnico de cada uma das Partes e, se for caso disso, as autoridades da aviação cumprirão as obrigações regulamentares respectivas de supervisão dos fabricantes, e fornecedores certificados no âmbito do sistema de qualidade do fabricante, estabelecidos no território da outra Parte, baseando-se no sistema de vigilância da outra Parte, quando estiverem reunidas todas as condições seguintes:

a) O agente técnico ou a autoridade da aviação responsável pela supervisão do titular da certificação de produção solicitou oficialmente assistência em matéria de vigilância;

b) A instalação de fabrico obteve igualmente uma certificação de fabrico de âmbito semelhante, emitida quer pelo agente técnico quer pela autoridade da aviação do território em que se encontra implantada;

c) O agente técnico ou a autoridade da aviação da outra Parte quer e pode exercer tais actividades, na medida em que os seus recursos o permitam e

d) Os agentes técnicos ou a autoridade da aviação documentarão, se for caso disso, os pormenores relativos à eventual assistência acordada em matéria de vigilância.

3.4.5 Relativamente a peças fabricadas no âmbito do sistema regulamentar de uma Parte, numa instalação situada no território da outra Parte, os agentes técnicos e as autoridades da aviação aceitarão certificados de aptidão para serviço e outros documentos, conforme acordado, em vez da sua própria documentação nas seguintes condições:

a) A instalação de fabrico obteve uma certificação de produção de âmbito semelhante, emitida quer pelo agente técnico quer por uma autoridade da aviação que consta da lista do apêndice 1 e que possui autoridade regulamentar sobre essa instalação de fabrico; e, se for caso disso,

b) Em caso de entrega a um utilizador final, o titular da certificação em causa concedeu autorização, por escrito, ao seu fornecedor, desde que o sistema regulamentar do titular da certificação assim o permita.

3.4.6 Relativamente a produtos fabricados no âmbito de um acordo de licenças, os agentes técnicos estabelecerão procedimentos destinados a garantir que todas as alterações introduzidas no projecto pelo titular da licença são certificadas, através do titular da certificação de projecto, pelo agente técnico que assume as responsabilidades do Estado de Projecto para o produto.

3.5 Certificação de aeronavegabilidade para exportação

3.5.1 O agente técnico ou, se for caso disso, as autoridades da aviação de cada Parte aceitarão reciprocamente as certificações de aeronavegabilidade da outra Parte relativamente a todos os produtos que sejam exportados da jurisdição de uma Parte para a jurisdição da outra Parte, acompanhados da certificação da aeronavegabilidade adequada. Os agentes técnicos e, se for caso disso, as autoridades da aviação ou organizações devidamente certificadas para o efeito emitirão, para cada exportação, a seguinte documentação relativa à aeronavegabilidade:

a) Um certificado de aeronavegabilidade para exportação relativamente a aeronaves novas ou usadas, conforme definido nos procedimentos de execução técnica.

b) Um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou um certificado de aptidão para serviço relativamente a motores ou hélices de aeronaves novos.

c) Um certificado de aptidão para serviço relativamente a peças ou equipamentos novos.

3.5.2 No caso de produtos novos, os agentes técnicos ou as autoridades da aviação mencionadas no apêndice 1 (ou as suas entidades regulamentadas designadas, consoante o caso) certificarão, mediante a emissão de um documento especificamente relacionado com a aeronavegabilidade para exportação, que uma aeronave, motor de aeronave, hélice, peça ou equipamento:

a) Está conforme com um projecto certificado pelo agente técnico importador e especificado na ficha de dados relativos ao certificado-tipo ou noutra certificação de projecto, incluindo eventuais certificados-tipo suplementares;

b) Está apto a funcionar em condições de segurança, incluindo conformidade com eventuais directrizes no domínio da aeronavegabilidade (se for caso disso) ou notas informativas em matéria de segurança, notificadas pelo agente técnico importador, bem como com eventuais medidas de segurança obrigatórias (se for caso disso) relativas à produção ou à manutenção, notificadas pela autoridade da aviação importadora competente;

c) Foi submetido a uma verificação operacional final, se for caso disso;

d) Está devidamente marcado ou identificado, em conformidade com os requisitos do agente técnico importador;

e) Satisfaz todos os requisitos adicionais previstos e notificados pelo agente técnico importador e

f) No caso de um motor de aeronave reconstruído, o motor foi reconstruído pelo fabricante do motor.

3.5.3 Os agentes técnicos ou as autoridades da aviação mencionadas no apêndice 1 (ou as suas entidades regulamentadas, consoante o caso) aceitarão igualmente aeronaves civis usadas para efeitos de certificação normalizada ou especial/restrita da aeronavegabilidade, exclusivamente no caso de existir um titular de um certificado-tipo ou de um certificado-tipo

restrito europeu para garantir a aeronavegabilidade permanente das aeronaves e desde que o agente técnico ou a autoridade da aviação da outra Parte certifique que a aeronave:

a) Foi objecto de manutenção adequada durante o seu tempo de vida útil (conforme o demonstram os registos de manutenção adequados) e

b) Satisfaz os requisitos das alíneas a) a e) do ponto 3.5.2.

Os registos de inspecção e de manutenção destinados a acompanhar uma aeronave usada são descritos nos procedimentos de execução técnica.

3.5.4 Toda a documentação relativa à aeronavegabilidade incluirá declarações de certificação adequadas, conforme especificado nos procedimentos de execução técnica.

3.5.5 Se, durante o processo de certificação da aeronavegabilidade, o agente técnico ou a autoridade da aviação de exportação não conseguir satisfazer todos os requisitos previstos nas alíneas a) a f) do ponto 3.5.2 ou no ponto 3.5.3, o agente técnico ou a autoridade da aviação de exportação deverá:

a) Notificar imediatamente esse facto ao agente técnico ou à autoridade da aviação de importação;

b) Coordenar, com o agente técnico ou a autoridade da aviação de importação, conforme previsto nos procedimentos de execução técnica, a sua aceitação ou recusa das derrogações aos requisitos, antes de concluída a certificação da aeronavegabilidade e

c) Documentar eventuais derrogações aceites, por ocasião da exportação do produto.

3.5.6 Para além dos produtos constantes da lista do apêndice 1 do anexo 1, a FAA continuará a aceitar produtos abrangidos pelo âmbito de aplicação de um acordo bilateral sobre a aeronavegabilidade constante da lista do apenso 1 do acordo e que sejam conformes com um projecto certificado pela FAA, desde que tenham sido fabricados e recebido uma certificação da aeronavegabilidade adequada antes da data de entrada em vigor do presente acordo.

3.5.7 A Comunidade Europeia não exigirá que as peças importadas dos Estados Unidos ostentem a marcação específica European Parts Approval (EPA, certificação de peças europeias), excepto nos casos em que a AESA funciona como Estado de Projecto.

4. ACEITAÇÃO DE RESULTADOS E DE CERTIFICAÇÕES

4.1. Requisitos em matéria de qualificação para a aceitação de resultados e de certificações

4.1.1 Os agentes técnicos e, se for caso disso, as autoridades da aviação criarão um sistema de certificação e supervisão para as diversas actividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente acordo. Esse sistema será documentado e incluirá a estrutura organizativa, as qualificações do pessoal e os princípios e procedimentos internos utilizados na execução das referidas actividades.

4.1.2 Cada agente técnico e, se for caso disso, as autoridades da aviação demonstrarão um conhecimento suficiente do sistema da outra Parte em termos de aeronavegabilidade e requisitos ambientais, princípios associados e orientações, procedimentos e estrutura organizativa.

4.1.3 Cada agente técnico e, se for caso disso, as autoridades da aviação garantirão que o pessoal seja devidamente qualificado e possua conhecimentos, experiência e formação suficientes para cumprir as obrigações que lhes incumbem no âmbito do presente acordo.

4.1.4 Estes sistemas serão subordinados a auditorias internas da qualidade e a inspecções da acreditação ou da normalização. Os procedimentos de execução técnica definirão a participação regular dos agentes técnicos nas auditorias internas da qualidade e nas inspecções da acreditação ou da normalização da outra Parte, incluindo as inspecções das autoridades da aviação descritas no ponto 4.2.3, com o objectivo de manter a confiança mútua nos sistemas de cada uma das Partes. Os agentes técnicos e as autoridades da aviação serão subordinados a tais inspecções e garantirão que as entidades regulamentadas concedam acesso a ambos os agentes técnicos.

4.2. Qualificações dos agentes técnicos e das autoridades da aviação

4.2.1 Sem prejuízo de eventuais condições definidas nos procedimentos de execução técnica, considera-se que os agentes técnicos satisfazem os requisitos previstos nos pontos 4.1.1 a 4.1.3, na sequência de um processo de reforço da confiança. No que respeita à certificação da aeronavegabilidade, o processo de reforço da confiança foi completado, conforme o demonstra a inclusão do presente anexo no acordo. No que se refere à certificação ambiental, o processo de reforço da confiança encontra-se definido nos procedimentos de execução técnica.

4.2.2 As autoridades da aviação que satisfazem os requisitos dos pontos 4.1.1 a 4.1.3 relativamente às funções de certificação da produção e da

aeronavegabilidade são mencionadas na lista do apêndice 1 do presente anexo, acompanhadas do seu sector de actividade.

4.2.3 Se, após uma inspecção da normalização por parte da AESA, a Comunidade Europeia determinar que outras autoridades da aviação satisfazem os requisitos previstos nos pontos 4.1.1 a 4.1.3, os agentes técnicos adoptarão o processo enunciado na secção 1 dos procedimentos de execução técnica. Após conclusão do processo, e caso o considerem necessário, os agentes técnicos proporão ao Conselho Bilateral de Supervisão eventuais alterações ao apêndice 1, incluindo alterações do âmbito das actividades de uma autoridade da aviação.

4.2.4 Caso um agente técnico considere que a competência técnica do outro agente técnico ou de qualquer uma das autoridades da aviação deixou de ser adequada, os agentes técnicos consultar-se-ão e proporão um plano de acção, incluindo eventuais medidas de reforço da confiança, com o objectivo de remediar as deficiências. De igual modo, se qualquer um dos agentes técnicos considerar que a aceitação dos resultados ou das certificações feita por uma autoridade da aviação deveria ser suspensa, os agentes técnicos consultar-se-ão. Caso a confiança não seja restabelecida através de meios mutuamente aceitáveis, qualquer um dos agentes técnicos pode remeter o assunto para o Conselho Bilateral de Supervisão. Se o problema não se resolver através de meios mutuamente aceitáveis, qualquer uma das Partes pode notificar a outra Parte, nos termos do disposto no ponto A do artigo 18.º do acordo.

4.2.5 De igual modo, os agentes técnicos consultar-se-ão sempre que qualquer um deles propuser uma análise da reintegração de uma autoridade da aviação que tenha sido anteriormente suprimida do apêndice 1 pelo Conselho Bilateral de Supervisão ou cujos resultados ou certificações tenham sido suspensos.

5. COMUNICAÇÕES

Todas as comunicações entre os agentes técnicos e, se for caso disso, as autoridades da aviação, incluindo documentação, serão em língua inglesa. Os agentes técnicos podem aprovar, caso a caso, excepções relativamente à conformidade da certificação.

6. CONSULTAS TÉCNICAS

Os agentes técnicos estão de acordo em solucionar os problemas associados à execução do presente anexo mediante consulta. Os agentes técnicos envidarão todos os esforços para solucionar os problemas ao mais baixo nível técnico possível, recorrendo ao processo enunciado nos procedimentos de execução técnica, antes de os remeter para o Conselho Bilateral de Supervisão.

7. ASSISTÊNCIA TÉCNICA

7.1 O agente técnico ou, se for caso disso, uma autoridade da aviação de uma Parte prestará assistência técnica ao agente técnico ou, se for caso disso, a uma autoridade da aviação da outra Parte, mediante pedido ou acordo mútuo, no domínio das actividades de supervisão da certificação e da aeronavegabilidade permanente relacionadas com o projecto, a produção, a aeronavegabilidade e a certificação ambiental no território de cada uma das Partes. O processo de prestação da referida assistência é descrito nos procedimentos de execução técnica.

7.2 Os agentes técnicos ou as autoridades da aviação podem recusar-se a prestar a referida assistência técnica por ausência de disponibilidade de recursos, caso o produto não se insira no âmbito de aplicação do presente acordo ou a instalação não esteja abrangida pela regulamentação.

7.3 Quando é prestada assistência técnica, o agente técnico ou, se for caso disso, a autoridade da aviação que presta assistência aplicará o seu próprio sistema regulamentar e os seus próprios procedimentos, salvo acordo em contrário dos agentes técnicos ou, se for caso disso, da autoridade da aviação. A assistência técnica, incluindo inspecção da conformidade, acreditação de ensaios e demonstrações da conformidade, pode ser conduzida por organizações certificadas/delegadas. Nos casos em que uma organização certificada pela Comunidade Europeia não beneficia destas prerrogativas no âmbito da sua autorização de produção, as autoridades da aviação podem prestar a referida assistência de forma directa ou alargando tais prerrogativas à organização. Nos casos em que uma organização certificada pela Comunidade Europeia não beneficia destas prerrogativas no âmbito da sua autorização de projecto, a AESA pode prestar assistência técnica de forma directa ou alargando tais prerrogativas à organização.

7.4 Pode igualmente ser solicitada assistência técnica relativamente à importação de aeronaves usadas que foram originalmente exportadas dos Estados Unidos ou da Comunidade Europeia. O agente técnico ou, se for caso disso, as autoridades da aviação de uma Parte assistirão o agente técnico ou, se for caso disso, a autoridade da aviação da outra Parte na obtenção de informações relativas à configuração da aeronave no momento em que esta deixou o fabricante.

8. NOTIFICAÇÃO DE MEDIDAS DE INVESTIGAÇÃO OU DE EXECUÇÃO

O agente técnico e, se for caso disso, as autoridades da aviação de uma Parte notificarão prontamente o agente técnico e, se for caso disso, as autoridades da aviação da outra Parte das suas próprias medidas de investigação ou de execução, que podem envolver: 1) um produto ou uma entidade regulamentada no que respeita à aeronavegabilidade ou à

certificação ambiental ou 2) uma acção de um agente técnico ou de uma autoridade da aviação que pareça não dar cumprimento ao presente anexo. Os agentes técnicos e, se for caso disso, as autoridades da aviação cooperarão na partilha de informações necessárias para qualquer medida de investigação ou de execução deste tipo, incluindo o seu encerramento.

PRODUTOS**, D**OCUMENTAÇÃO DE **E**XPORTAÇÃO **A**SSOCIADA E

ACTIVIDADE DE **A**SSISTÊNCIA **T**ÉCNICA

ACEITES NO **Â**MBITO DO PRESENTE **A**CORDO PELA AESA, PELA **A**UTORIDADE DA **A**VIAÇÃO E PELOS **EUA**

Agente técnico da Comunidade Europeia	**PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA**
AESA	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aeronave nova, conforme com um projecto certificado pela FAA, fabricada ao abrigo de uma POA (*Production Organisation Approval*, certificação de uma organização de produção) da AESA, acompanhada de um formulário 27 da AESA. • Motores e hélices novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA emitida pela AESA (ponto 3.4.3), acompanhados de um formulário 1 da AESA, certificado de aptidão para serviço. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA emitida pela AESA, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Dados de projecto (declarações de conformidade) e acreditação de ensaios. • Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

.

	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Áustria	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Pequenos aviões, VLA (aviões muito ligeiros) e planadores e planadores com motor novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA austríaca e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação austríaco emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidas em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhadas de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação austríaco emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Motores e hélices novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA austríaca e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA austríaca e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA austríaca, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica;

	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
	➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Bélgica	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidas em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhadas de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação belga emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA belga e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • Balões tripulados novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo da subparte F da parte 21 da AESA ou de uma POA belga e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação belga emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA belga, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
República Checa	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Pequenos aviões, VLA e planadores novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA checa e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação checo emitido antes de 28 de Setembro de 2008. Balões tripulados novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA checa e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação checo emitido antes de 28 de Setembro de 2007. • Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidas em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhadas de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação checo emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Motores e hélices novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA checa e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA checa e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA checa, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
	alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Dinamarca	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidas em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhadas de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação dinamarquês emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA dinamarquesa e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA dinamarquesa, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Finlândia	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidas em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhadas de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação finlandês emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA finlandesa e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA finlandesa, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
França	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aviões, helicópteros, VLA e planadores novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA francesa e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação francês emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Balões tripulados novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo da subparte F da parte 21 da AESA ou de uma POA francesa e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação francês emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidas em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhadas de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação francês emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Motores e hélices novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA francesa e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA francesa e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA francesa, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento;

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
	➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.
Aceitação de documentação francesa relativamente a peças produzidas em França ao abrigo de uma certificação de produção dos EUA	• O formulário 1 da AESA e o certificado de aptidão para serviço serão aceites relativamente a peças produzidas, ao abrigo do sistema de qualidade do titular de uma certificação de produção dos EUA (PAH, *Production Approval Holder*), por um fornecedor PAH estabelecido em França, caso esse fornecedor seja igualmente titular de uma POA francesa relativamente às mesmas peças.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Alemanha	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aviões, helicópteros, VLA, planadores e planadores com motor novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA alemã e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação alemão emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Balões tripulados novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo da subparte F da parte 21 da AESA ou de uma POA alemã e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação alemão emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Dirigíveis novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA alemã e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação alemão emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidas em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhadas de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação alemão emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Motores e hélices novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA alemã e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA alemã e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA alemã, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
	certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.
Aceitação de documentação alemã relativamente a peças produzidas na Alemanha ao abrigo de uma certificação de produção dos EUA	• O formulário 1 da AESA e o certificado de aptidão para serviço serão aceites relativamente a peças produzidas, ao abrigo do sistema de qualidade do titular de uma certificação de produção dos EUA (PAH), por um fornecedor PAH estabelecido na Alemanha, caso esse fornecedor seja igualmente titular de uma POA alemã relativamente às mesmas peças.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Itália	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aviões, helicópteros, VLA novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA italiana e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação italiano emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidas em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhadas de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação italiano emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA italiana e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA italiana, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.
Aceitação de documentação italiana relativamente a peças produzidas em Itália ao abrigo de uma certificação de produção dos EUA	• O formulário 1 da AESA e o certificado de aptidão para serviço serão aceites relativamente a peças produzidas, ao abrigo do sistema de qualidade do titular de uma certificação de produção dos EUA (PAH), por um fornecedor PAH estabelecido em Itália, caso esse fornecedor seja igualmente titular de uma POA italiana relativamente às mesmas peças.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Lituânia	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Planadores e planadores com motor novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA lituana e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação lituano emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Hélices novas, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricadas ao abrigo de uma POA lituana e acompanhadas de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA lituana, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição para os produtos acima mencionados.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Luxemburgo	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA luxemburguesa, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Países Baixos	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidas em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhadas de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação neerlandês emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA neerlandesa e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA neerlandesa, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Polónia	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aviões, helicópteros, VLA e planadores novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA polaca e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação polaco emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidas em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhadas de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação polaco emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Motores e hélices novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA polaca e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA polaca e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA polaca, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição para os produtos polacos acima mencionados; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica;

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
	➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Roménia	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Planadores, planadores com motor e VLA novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA romena e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação romeno emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA romena, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Eslováquia	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA eslovaca, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Espanha	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aviões e VLA novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA espanhola e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação espanhol emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidos em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação espanhol emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Balões tripulados novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA espanhola e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação espanhol emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA espanhola e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA espanhola, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica;

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
	➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Suécia	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aviões usados, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidos em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação sueco emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA sueca e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA sueca, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

.

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Reino Unido	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Pequenos aviões e VLA novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA do Reino Unido e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação do Reino Unido emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Dirigíveis novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA do Reino Unido e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação do Reino Unido emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Balões tripulados novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA do Reino Unido e acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação do Reino Unido emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Aviões usados, conformes com um projecto certificado pela FAA, mantidos em conformidade com a parte 145 ou com a parte M da AESA, consoante o caso, quando acompanhados de um formulário 27 da AESA, de um certificado de aeronavegabilidade para exportação ou de um certificado de aeronavegabilidade para exportação do Reino Unido emitido antes de 28 de Setembro de 2008. • Motores e hélices novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA do Reino Unido e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela FAA, fabricados ao abrigo de uma POA do Reino Unido e acompanhados de um formulário 1 da AESA, de um certificado de aptidão para serviço ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma POA do

Autoridade da aviação no Estado-Membro da UE constante da lista	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
	Reino Unido, conformes com dados de projecto aprovados pela FAA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da FAA (acompanhadas de um formulário 1 da AESA ou de um formulário One das JAA emitido antes de 28 de Setembro de 2005): ➢ Peças de substituição, independentemente do Estado de Projecto do produto e/ou equipamento; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a AESA funcione como Estado de Projecto, relativamente à alteração de projecto, para um requerente da UE. Quando estas peças de modificação estão associadas a uma STC da AESA, a STC deve inserir-se no âmbito dos procedimentos de execução técnica; ➢ Peças de modificação para qualquer produto, caso os EUA sejam o Estado de Projecto para a alteração de projecto e as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto dos EUA (Estado de Projecto e Estado de Fabrico distintos).
Actividades de assistência técnica executadas em nome da FAA	• Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.
Aceitação de documentação do Reino Unido relativamente a peças produzidas no Reino Unido ao abrigo de uma certificação de produção dos EUA	• O formulário 1 da AESA e o certificado de aptidão para serviço serão aceites relativamente a peças produzidas, ao abrigo do sistema de qualidade do titular de uma certificação de produção dos EUA (PAH), por um fornecedor PAH estabelecido no Reino Unido, caso esse fornecedor seja igualmente titular de uma POA do Reino Unido relativamente às mesmas peças.

.

Agente técnico dos Estados Unidos	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
FAA	
Produtos e documentação de exportação associada aceites para importação nos EUA	• Aeronaves novas, conformes com um projecto certificado pela AESA, fabricadas ao abrigo de uma certificação de produção dos EUA e acompanhadas de um formulário 8130-4 da FAA, certificado de aeronavegabilidade para exportação. • Balões tripulados novos, conformes com um projecto certificado pela AESA, fabricados ao abrigo de uma certificação de produção dos EUA e acompanhados de um formulário 8130-4 da FAA, certificado de aeronavegabilidade para exportação. • Dirigíveis novos, conformes com um projecto certificado pela AESA, fabricados ao abrigo de uma certificação de produção dos EUA e acompanhados de um formulário 8130-4 da FAA, certificado de aeronavegabilidade para exportação. • Aeronaves usadas, conformes com um projecto certificado pela AESA, mantidas em conformidade com o sistema autorizado da FAA (i.e. 14 CFR, partes 43, 65, 121, 125, 135, 145 ou 129.14), quando acompanhadas de um formulário 8130-4 da FAA, certificado de aeronavegabilidade para exportação. • Motores novos e reconstruídos e hélices, conformes com um projecto certificado pela AESA, fabricados ao abrigo de uma certificação de produção dos EUA e acompanhados de um formulário 8130-4 da FAA, certificado de aeronavegabilidade para exportação. • Equipamentos novos, conformes com um projecto certificado pela AESA, fabricados ao abrigo de uma certificação de produção dos EUA e acompanhados de um formulário 8130-3 da FAA, certificado de aptidão para serviço. • As seguintes peças novas, fabricadas ao abrigo de uma certificação de produção dos EUA, conformes com dados de projecto aprovados pela AESA e admissíveis para instalação num produto ou equipamento que recebeu uma certificação de projecto da AESA (acompanhadas de um formulário 8130-3 da FAA, certificado de aptidão para serviço): ➢ Peças de substituição para o produto ou equipamento, incluindo peças produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto da AESA; ➢ Peças de modificação para alterações de projecto, caso a FAA

Agente técnico dos Estados Unidos	PRODUTOS, DOCUMENTAÇÃO DE EXPORTAÇÃO E ACTIVIDADES DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA
	funcione como Estado de Projecto para a alteração de projecto ou as peças sejam produzidas, no âmbito de um acordo de licenças, para o titular de uma certificação de projecto da AESA; ➢ Peças de substituição e de modificação com PMA (*Part Manufacturing Approval*, certificação de fabrico da peça), conforme definidas nos procedimentos de execução técnica, quando acompanhadas de um formulário 8130-3 da FAA e de declarações de certificação adequadas.
Actividades de assistência técnica executadas em nome da AESA	• Dados de projecto (declarações de conformidade) e acreditação de ensaios. • Vigilância e supervisão da produção realizadas como assistência técnica. • Inspecção da conformidade.

ANEXO 2:

MANUTENÇÃO

1. OBJECTIVO E ÂMBITO

As Partes avaliaram as normas e os sistemas respectivos no domínio da certificação dos centros de reparação/entidades de manutenção que efectuam a manutenção dos produtos aeronáuticos civis. Em conformidade com o ponto A do artigo 4.º do acordo, o presente anexo abrange a aceitação recíproca de resultados relativos à conformidade, certificações e documentação, bem como a assistência técnica no domínio das certificações e do acompanhamento de centros de reparação/entidades de manutenção, conforme especificado nos seus apêndices. Nenhum elemento do presente anexo será concebido com o objectivo de limitar a autoridade de uma Parte para agir em conformidade com o artigo 15.º do acordo.

2. DEFINIÇÕES

2.1 Por «revisão» entende-se um processo que garante que o produto aeronáutico está em conformidade total com as tolerâncias de funcionamento aplicáveis, especificadas no certificado-tipo do titular, ou nas instruções do fabricante do equipamento relativas à aeronavegabilidade permanente, ou ainda nos dados que são aprovados ou aceites pela autoridade. Ninguém pode afirmar que um produto foi objecto de revisão, se, no mínimo, este não tiver sido desmontado, limpo, inspeccionado, reparado, se necessário, remontado e ensaiado em conformidade com os dados supracitados.

2.2 Por «alteração ou modificação» entende-se uma alteração da construção, configuração, desempenho, características ambientais ou limitações de exploração do produto aeronáutico civil em causa.

2.3 Por «dados aprovados pela FAA» entende-se os dados aprovados pelo administrador da FAA ou pelo representante designado do administrador, incluindo dados de projecto da CE reciprocamente aceites nos termos do anexo 1.

2.4 Por «dados aprovados pela AESA» entende-se os dados aprovados pelo agente técnico da CE ou por uma organização certificada por esse agente técnico, incluindo dados de projecto dos EUA reciprocamente aceites nos termos do anexo 1.

2.5 Por «condições especiais» entende-se os requisitos contidos quer no título 14 dos United States Code of Federal Regulations, partes 43 e 145 (a seguir designado 14 CFR, partes 43 ou 145, consoante o caso), quer no anexo II do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão (a seguir designado parte 145 da AESA), que, com base numa comparação dos sistemas regulamentares em matéria de manutenção,

não foram considerados comuns a ambos os sistemas e que são suficientemente importantes para serem tidos em conta.

3. ORGANISMO DE COORDENAÇÃO CONJUNTO

3.1 Composição

3.1.1 É instituído um Conselho Conjunto de Coordenação da Manutenção (CCCM), responsável perante o Conselho Bilateral de Supervisão, sob a chefia conjunta do director da AESA responsável pelas certificações da organização e do director da FAA responsável pelas normas de voo. É composto pelos representantes competentes de cada agente técnico responsáveis, consoante o caso, pelos sistemas de manutenção e gestão da qualidade e pela regulamentação.

3.1.2 A chefia conjunta pode convidar outros participantes para facilitar o cumprimento do mandato do CCCM.

3.2 Mandato

3.2.1 O CCCM reunir-se-á pelo menos uma vez por ano para garantir o funcionamento e a aplicação eficazes do presente anexo. As suas funções incluirão:

a) Desenvolvimento, aprovação e revisão das orientações pormenorizadas a utilizar em processos abrangidos pelo presente anexo;

b) Partilha de informações sobre questões de segurança fundamentais e elaboração de planos de acção para lhes fazer face;

c) Garantia da aplicação coerente do presente anexo;

d) Resolução de problemas técnicos que se inserem no âmbito das responsabilidades dos agentes técnicos e análise de outros problemas técnicos que não podem ser solucionados a um nível inferior;

e) Desenvolvimento, aprovação e revisão das orientações pormenorizadas a utilizar para efeitos de transição, cooperação, assistência, intercâmbio de informações e participação nas auditorias internas da qualidade, nas inspecções da normalização e nas inspecções por amostragem relacionadas com a manutenção, a gestão da qualidade e os sistemas de normalização de ambas as Partes;

f) Manutenção da lista de autoridades da aviação mencionadas no apêndice 2 do presente anexo, em conformidade com as decisões tomadas pelo Conselho Bilateral de Supervisão;

g) Proposta de alterações do presente anexo ao Conselho Bilateral de Supervisão.

3.2.2 O CCCM comunicará as questões pendentes ao Conselho Bilateral de Supervisão e garantirá a aplicação das decisões tomadas pelo Conselho Bilateral de Supervisão que se prendem com o presente anexo.

4. EXECUÇÃO

4.1 Sem prejuízo do disposto no presente anexo, as Partes acordam que os seus agentes técnicos aceitarão as inspecções e o acompanhamento dos centros de reparação/ entidades de manutenção realizados pelo agente técnico ou, se for caso disso, pelas autoridades da aviação da outra Parte, para efeitos da conformidade dos resultados com os requisitos respectivos, como base para a emissão dos certificados e para a continuidade da validade dos mesmos.

4.2 Os certificados emitidos por um agente técnico nos termos do presente anexo não excederão o âmbito das categorias e limitações contidas nos certificados emitidos pelo outro agente técnico ou autoridade da aviação.

4.3 Certificados da FAA

4.3.1 Sem prejuízo da capacidade de apreciação do administrador da FAA em conformidade com o título 14 CFR, parte 145, uma entidade de manutenção receberá um certificado da FAA e especificações técnicas se tiver sido certificada para manutenção por uma autoridade da aviação mencionada no apêndice 2 do presente anexo, nos termos do anexo II do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, se preencher as condições enunciadas no presente anexo, incluindo as condições especiais da FAA previstas no apêndice 1, e se uma autoridade da aviação tiver formulado uma recomendação ou manifestado o seu apoio à FAA a favor da certificação.

4.3.2 O certificado da FAA apenas contemplará os postos fixos adicionais situados num Estado-Membro que conste da lista do apêndice 2. Cada posto fixo adicional deve encontrar-se igualmente sob a vigilância de uma autoridade da aviação mencionada no apêndice 2.

4.3.3 O certificado da FAA apenas contemplará os centros de linha situados num Estado-Membro da UE e sob a vigilância de uma autoridade da aviação mencionada no apêndice 2.

4.4 Certificados da AESA

4.4.1 Um centro de reparação receberá um certificado da AESA, conforme especificado no apêndice 4, se tiver sido certificado para manutenção pela FAA, em conformidade com o título 14 CFR, parte 145, se preencher as condições

enunciadas no presente anexo, incluindo as condições especiais da AESA previstas no apêndice 1, e se a FAA tiver formulado uma recomendação e manifestado o seu apoio à AESA a favor da certificação, a menos que o director executivo da AESA considere que tal acção não é necessária para a manutenção ou alteração de produtos aeronáuticos registados ou projectados num Estado-Membro da UE, ou de peças instaladas nesses produtos, ou os recursos da AESA não permitam tratar pedidos deste tipo.

4.4.2. O certificado da AESA apenas contemplará os centros de linha situados no território dos Estados Unidos.

4.5. Os agentes técnicos e, se for caso disso, as autoridades da aviação deverão:

a) Formular recomendações ou manifestar o seu apoio a favor da certificação de centros de reparação à FAA e de entidades de manutenção à AESA;

b) Garantir a vigilância e apresentar relatórios sobre a conformidade permanente das entidades de manutenção da Comunidade Europeia e dos centros de reparação dos Estados Unidos com os requisitos enunciados no presente anexo;

c) Aceitar ou aprovar, consoante o caso, o suplemento do manual da entidade apresentado pelo requerente e considerado em conformidade com o apêndice 1;

d) Dar cumprimento aos procedimentos especificados no apêndice 3.

4.6. O agente técnico ou, se for caso disso, a autoridade da aviação de cada Parte prestará, mediante pedido, assistência técnica no domínio das actividades de manutenção ao agente técnico ou, se for caso disso, à autoridade da aviação da outra Parte para alcançar os objectivos do presente anexo. Os agentes técnicos ou as autoridades da aviação podem recusar-se a prestar a referida assistência técnica por ausência de disponibilidade de recursos, caso a actividade de manutenção não se insira no âmbito de aplicação do presente anexo ou a instalação não esteja abrangida pela regulamentação. A assistência pode incluir os domínios a seguir indicados, embora não se limite a estes:

a) Realização e apresentação de relatórios sobre investigações, mediante pedido;

b) Obtenção e fornecimento de dados para relatórios, mediante pedido.

4.7 Os agentes técnicos podem realizar inspecções independentes de centros de reparação/entidades de manutenção, se problemas de segurança específicos o justificarem em conformidade com o ponto B do artigo 15.º do acordo.

4.8 As Partes acordam que a manutenção e as alterações ou modificações realizadas num produto aeronáutico civil sob o controlo regulamentar de uma Parte podem ser levadas a cabo e que o referido produto pode ser reposto em serviço por um centro de reparação/entidade de manutenção sob o controlo regulamentar da outra Parte, desde que tal tenha sido aprovado em conformidade com as disposições do presente anexo.

4.9 As Partes acordam que a manutenção urgente ou extraordinária de uma aeronave ou componente pode ser realizada fora do território mencionado no artigo 12.º do acordo, desde que previamente aprovada. A aprovação para manutenção urgente ou extraordinária será concedida de acordo com os procedimentos estabelecidos pelo CCCM.

4.10 As revisões efectuadas por cada uma das Partes da sua organização da aviação civil, regulamentação, procedimentos ou normas, incluindo dos agentes técnicos e das autoridades da aviação, podem afectar a base de aplicação do presente anexo. Consequentemente, as Partes, através dos agentes técnicos e das autoridades da aviação, consoante o caso, aconselhar-se-ão relativamente aos planos das referidas alterações, no mais breve prazo, e debaterão em que medida tais alterações previstas afectam a base do presente anexo. Se das consultas realizadas nos termos do ponto C do artigo 15.º do acordo resultar um consenso no sentido da emenda do presente anexo, as Partes procurarão garantir que essa emenda entre em vigor simultaneamente ou o mais rapidamente possível após a entrada em vigor ou a aplicação da alteração que suscitou a referida emenda.

5. COMUNICAÇÃO E COOPERAÇÃO

5.1 As Partes, através do CCCM, procederão à troca de uma lista de pontos de contacto para os diversos aspectos técnicos do presente anexo. Os agentes técnicos assegurarão a manutenção desta lista.

5.2 Todas as comunicações entre as Partes, incluindo documentação técnica facultada para análise ou aprovação, conforme previsto no presente anexo, serão em língua inglesa.

5.3 Em caso de situações urgentes ou excepcionais, os pontos de contacto dos agentes técnicos e, se for caso disso, das autoridades da aviação comunicarão e garantirão a adopção imediata das medidas adequadas.

6. REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO PARA A ACEITAÇÃO DE RESULTADOS RELATIVOS À CONFORMIDADE

6.1. Requisitos básicos

6.1.1 O agente técnico e, se for caso disso, as autoridades da aviação de cada Parte farão uma demonstração ao agente técnico da outra Parte dos respectivos sistemas de supervisão regulamentar dos centros de reparação/entidades de manutenção. Para efectuarem uma supervisão dos centros de reparação/entidades de manutenção em nome da outra Parte, os agentes técnicos e as autoridades da aviação, consoante o caso, de cada Parte demonstrarão, nomeadamente, a eficácia e adequação dos seguintes aspectos:

a) Estrutura legislativa e regulamentar;

b) Estrutura organizativa;

c) Recursos, incluindo pessoal suficiente e qualificado;

d) Programa de formação;

e) Princípios, processos e procedimentos internos;

f) Documentação e registos;

g) Certificação activa e programa de vigilância;

h) Autoridade sobre as entidades regulamentadas.

6.2 Confiança inicial

6.2.1 Os agentes técnicos e as autoridades da aviação mencionados no apêndice 2 do presente anexo satisfazem os requisitos do presente anexo, no momento da entrada em vigor do acordo, na sequência do processo de reforço da confiança levado a cabo para efeitos da conclusão do acordo.

6.2.2. Quando o CCCM determinar que uma autoridade da aviação completou com êxito uma avaliação da conformidade com os requisitos do presente anexo, apresentará uma proposta ao Conselho Bilateral de Supervisão no sentido da inclusão da autoridade da aviação no apêndice 2.

6.3. Confiança permanente

6.3.1 Os agentes técnicos e as autoridades da aviação continuarão a demonstrar uma supervisão eficaz, conforme previsto no ponto 6.1.1, em conformidade com os procedimentos do CCCM.

a) Em especial, os agentes técnicos e as autoridades da aviação:

i) Terão o direito de participar nas auditorias da qualidade, nas inspecções da normalização e nas inspecções por amostragem da outra Parte de amostras e de estabelecer um calendário anual de inspecções por amostragem, incluindo eventuais alterações necessárias para adaptação às circunstâncias;

ii) Submeter-se-ão às inspecções previstas no ponto 6.3.1, alínea a), subalínea i);

iii) Garantirão que as entidades regulamentadas permitem o acesso de ambos os agentes técnicos para efeitos das auditorias e inspecções;

iv) Divulgarão os relatórios das auditorias da qualidade, das inspecções da normalização e das inspecções por amostragem aplicáveis ao presente anexo;

v) Disponibilizarão o pessoal adequado para participar na inspecção por amostragem;

vi) Divulgarão os registos e os relatórios de inspecção da entidade de manutenção, incluindo as medidas de execução adoptadas;

vii) Prestarão assistência em matéria de interpretação aos serviços da autoridade da aviação durante a análise de documentação e registos internos da entidade de manutenção, redigidos na língua nacional;

viii) Assistir-se-ão mutuamente no encerramento dos eventuais resultados da inspecção e

ix) Garantirão que as inspecções por amostragem sejam identificadas e baseadas numa análise de risco e em critérios objectivos, sem prejuízo do poder discricionário dos agentes técnicos;

b) Os agentes técnicos notificar-se-ão mutuamente, no mais breve prazo, caso um agente técnico ou autoridade da aviação não possa cumprir os requisitos constantes do presente ponto. Se um agente técnico considerar que a competência técnica deixou de ser adequada, os agentes técnicos consultar-se-ão e proporão um plano de acção, incluindo eventuais medidas rectificativas necessárias, para remediar as deficiências;

c) Caso um agente técnico ou autoridade da aviação não rectifique as deficiências no prazo previsto no plano de acção, qualquer agente técnico pode remeter o assunto para o CCCM;

d) Quando uma Parte tencionar suspender a aceitação de resultados ou das certificações obtidos por um agente técnico ou autoridade da aviação, a Parte notificará prontamente a outra Parte, em conformidade com o ponto A do artigo 18.º do acordo.

7. NOTIFICAÇÃO DE MEDIDAS DE INVESTIGAÇÃO OU DE EXECUÇÃO

7.1 Em conformidade com o disposto no artigo 8.º do acordo, cada Parte, através do seu agente técnico e, se for caso disso, das autoridades da aviação notificará prontamente a outra Parte de qualquer investigação e subsequentes medidas de encerramento por incumprimento, por parte de um centro de reparação/entidade de manutenção sob o controlo regulamentar da outra Parte, das disposições do presente anexo que possam traduzir-se numa medida de execução sob a forma de sanção ou de revogação, suspensão ou limitação de um certificado.

7.2 A notificação será enviada ao ponto de contacto adequado da outra Parte, constante da lista prevista no ponto 5 do presente anexo.

7.3 As Partes reservam-se o direito de adoptar a referida medida de execução. Porém, em determinados casos, uma Parte pode optar por analisar uma medida correctiva tomada pela outra Parte. O processo de consulta em matéria de execução previsto no presente anexo ficará subordinado a uma análise conjunta periódica por parte do CCCM.

7.4 Em caso de revogação ou suspensão de um certificado 14 CFR, parte 145, de um centro de reparação emitido pela FAA ou do certificado de uma entidade de manutenção certificada nos termos do anexo II do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, o agente técnico e, se for caso disso, a autoridade da aviação notificará a revogação ou suspensão ao outro agente técnico.

8. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

8.1 Para efeitos da transição das certificações emitidas nos termos dos acordos bilaterais entre os Estados Unidos e os Estados-Membros da Comunidade Europeia, enunciados na lista do apenso 1 do acordo, e válidas à data da entrada em vigor do presente anexo, as Partes acordam as seguintes disposições transitórias.

8.2 Não obstante o disposto no ponto C do artigo 16.º, as certificações dos centros de reparação/entidades de manutenção, emitidas por um agente técnico ou uma autoridade da aviação em conformidade com os procedimentos de execução da

manutenção (a seguir designados MIP, *Maintenance Implementation Procedures*) dos acordos bilaterais enumerados na lista do apenso 1 do acordo e válidas à data da entrada em vigor do presente anexo, serão consideradas válidas pelas Partes no presente acordo, nas condições aceites nos acordos constantes da lista supracitada, por um prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente anexo, desde que o centro de reparação/entidade de manutenção que obteve as referidas certificações continue a cumprir as condições especiais previstas nos MIP, na sua versão alterada, até ao momento da transição para as condições especiais do presente anexo.

9. DISPOSIÇÕES RELATIVAS À TRANSFERÊNCIA

As Partes acordam que a transição das certificações dos centros de reparação situados em Estados-Membros da UE constantes da lista do apêndice 2, mas sob a supervisão directa da FAA à data da entrada em vigor do presente anexo, será efectuada em conformidade com as seguintes disposições:

– Uma autoridade da aviação deve completar a formação do seu pessoal no que respeita aos procedimentos relacionados com o acordo, o presente anexo e as condições especiais da FAA antes da transferência dos centros de reparação.

– Quando um número suficiente de membros do pessoal tiver completado a formação para efectuar a supervisão das instalações transferidas nos termos do presente anexo, a FAA transferirá as actividades de inspecção, acompanhamento e vigilância dos centros de reparação qualificados nos termos do título 14 CFR, parte 145, para a autoridade da aviação competente.

– As transferências para as autoridades da aviação terão lugar num prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente anexo, em conformidade com procedimentos aprovados pelo CCCM.

10. TAXAS

As taxas serão aplicadas nos termos do disposto no artigo 14.º do acordo e em conformidade com os requisitos regulamentares aplicáveis.

Apêndice 1

CONDIÇÕES ESPECIAIS

1. CONDIÇÕES ESPECIAIS DA AESA APLICÁVEIS A CENTROS DE REPARAÇÃO ESTABELECIDOS NOS EUA

1.1. Para ser certificado em conformidade com a Parte 145 da AESA, nos termos do presente anexo, o centro de reparação deve satisfazer todas as condições especiais seguintes.

1.1.1. O centro de reparação apresentará um pedido cuja forma e modalidades possam ser aceites pela AESA.

a) O pedido de certificação inicial e de revalidação da certificação da AESA incluirá uma declaração que demonstre que o certificado e/ou a categoria da AESA são necessários para a manutenção ou alteração de produtos aeronáuticos registados ou projectados num Estado-Membro da UE, ou de peças neles instaladas.

b) O centro de reparação facultará um suplemento ao seu manual de centro de reparação (RSM, *Repair Station Manual*), que é verificado e aceite pela FAA em nome da AESA. Todas as revisões do suplemento devem ser aceites pela FAA. O suplemento deve incluir os seguintes elementos:

i) Declaração do director responsável do centro de reparação, conforme previsto na versão actual da Parte 145 da AESA, que compromete o centro de reparação a cumprir o presente anexo e as condições especiais nele enumeradas.

ii) Procedimentos pormenorizados para o funcionamento de um sistema independente de controlo da qualidade, incluindo supervisão de todas as inúmeras instalações e centros de linha no território dos Estados Unidos.

iii) Procedimentos de aptidão para serviço ou de aprovação de reposição em serviço que satisfaçam os requisitos da parte 145 da AESA, no que respeita às aeronaves, e do formulário 8130-3 da FAA, no que se refere a componentes de aeronaves, e quaisquer outras informações exigidas pelo proprietário ou pelo operador, consoante o caso.

iv) No caso de instalações da categoria fuselagem/aeronave, procedimentos para garantir que o certificado de aeronavegabilidade e o certificado de avaliação da aeronavegabilidade são válidos antes da emissão do certificado de aptidão para serviço.

v) Procedimentos para garantir que as reparações e as modificações previstas nos requisitos da AESA são efectuadas em conformidade com dados aprovados pela AESA.

vi) Procedimento para que o centro de reparação garanta que o programa de formação inicial e periódica aprovado pela FAA e qualquer revisão deste inclua formação em factores humanos.

vii) Procedimentos para comunicar a ausência de condições de aeronavegabilidade de produtos aeronáuticos civis, conforme previsto na parte 145 da AESA, à AESA, à organização de projecto da aeronave e ao cliente ou operador.

viii) Procedimentos para garantir que a ordem de serviço ou o contrato do cliente ou operador estão completos e conformes, incluindo directrizes de aeronavegabilidade da AESA notificadas e outras instruções obrigatórias notificadas.

ix) Procedimentos para garantir que os contratantes satisfazem as condições destes procedimentos de execução; ou seja, recurso a uma organização certificada em conformidade com a parte 145 da AESA, ou, em caso de recurso a uma organização que não é titular de uma certificação no âmbito da parte 145 da AESA, o centro de reparação que repõe o produto em serviço é responsável por garantir a sua aeronavegabilidade.

x) Procedimentos que permitam trabalhar fora do posto fixo numa base regular, se for caso disso.

xi) Procedimentos para garantir a disponibilidade de hangares cobertos adequados para a manutenção de base das aeronaves.

1.2. Para continuar a ser certificada em conformidade com a parte 145 da AESA, nos termos do presente anexo, o centro de reparação deve cumprir as condições abaixo indicadas. A FAA verificará que o centro de reparação:

a) Autoriza a AESA, ou a FAA em nome da AESA, a proceder à sua inspecção para continuar a garantir o cumprimento dos requisitos do título 14 CFR, parte 145, e das presentes condições especiais (i.e., parte 145 da AESA).

b) Aceita que a AESA possa adoptar medidas de investigação e de execução, em conformidade com regulamentos da CE e procedimentos da AESA pertinentes.

c) Coopera a nível de eventuais medidas de investigação ou de execução da AESA.

d) Continua a cumprir o título 14 CFR, partes 43 e 145, e as presentes condições especiais.

2. CONDIÇÕES ESPECIAIS DA FAA APLICÁVEIS A ENTIDADES DE MANUTENÇÃO CERTIFICADAS ESTABELECIDAS NA UE

2.1 Para ser certificada em conformidade com o CFR, parte 145, nos termos do presente anexo, a AMO (*Approved Maintenance Organisation*, entidade de manutenção certificada) deve satisfazer todas as condições especiais seguintes.

2.1.1 A AMO apresentará um pedido cuja forma e modalidades possam ser aceites pela FAA.

a) O pedido de certificação inicial e de renovação da certificação da FAA incluirá:

i) Uma declaração que demonstre que o certificado e/ou a categoria da FAA correspondente ao centro de reparação são necessários para a manutenção ou alteração de produtos aeronáuticos registados nos EUA ou de produtos aeronáuticos registados no estrangeiro e operados em conformidade com as disposições do título 14 CFR.

ii) Uma lista de funções de manutenção, aprovadas pela autoridade da aviação, que serão contratadas/subcontratadas para efectuar a manutenção de produtos aeronáuticos civis dos EUA.

iii) Em caso de transporte de mercadorias perigosas, confirmação por escrito, que demonstre que todo o pessoal envolvido recebeu formação no domínio do transporte de mercadorias perigosas, em conformidade com as normas da ICAO.

b) A AMO deve facultar um suplemento em inglês do seu MOE (*Maintenance Organisation Exposition*, manual da entidade de manutenção), aprovado pela autoridade da aviação e conservado na AMO. Quando aprovado pela autoridade da aviação, o suplemento será considerado aceite pela FAA. Todas as revisões do suplemento devem ser aprovadas pela autoridade da aviação. O suplemento da FAA ao MOE incluirá os seguintes elementos:

i) Uma declaração assinada e datada do director responsável que obriga a entidade a dar cumprimento ao anexo.

ii) Um resumo de seu sistema de qualidade, que incluirá igualmente as condições especiais da FAA.

iii) Procedimentos de aprovação da aptidão para serviço ou da reposição em serviço que satisfaçam os requisitos do título 14 CFR, parte 43, no que respeita às aeronaves, e do formulário 1 da AESA, no que se refere a componentes. Isto inclui as informações exigidas no título 14

CFR, secções 43.9 e 43.11, e todas as informações que o proprietário ou o operador, consoante o caso, deve elaborar ou manter em inglês.

iv) Procedimentos para comunicar à FAA erros, avarias ou defeitos e a descoberta de peças relativamente às quais existam suspeitas de não-certificação (SUP, *Suspected Unapproved Parts)* nos produtos aeronáuticos dos EUA ou a intenção de as instalar nestes produtos.

v) Procedimentos para notificar a FAA de eventuais alterações dos centros de linha que:

(1) estão situados num Estado-Membro da UE; e

(2) efectuam a manutenção de aeronaves registadas nos EUA; e

(3) terão repercussões nas especificações técnicas da FAA.

vi) Procedimentos para qualificar e acompanhar postos fixos adicionais nos Estados-Membros da UE constantes da lista do apêndice 2 do presente anexo.

vii) Procedimentos para verificar que todas as actividades contratadas/subcontratadas incluem disposições no sentido de uma fonte não certificada pela FAA devolver o artigo à AMO para inspecção/ensaio final e reposição em serviço.

viii) Procedimentos para apresentar relatórios de utilização trimestrais à FAA, que identifiquem os 10 principais contratantes/subcontratantes (prestadores externos de serviços de manutenção).

ix) Procedimentos para garantir que as principais reparações e alterações/modificações (definidas no título 14 CFR) são realizadas em conformidade com dados aprovados pela FAA.

x) Procedimentos para garantir a conformidade com o programa de manutenção da aeronavegabilidade permanente (CAMP, *Continuous Airworthiness Maintenance Program*) da transportadora aérea, incluindo a separação entre manutenção e inspecção relativamente aos artigos identificados pela transportadora aérea/cliente como artigos que requerem inspecção (RII, *Required Inspection Items*).

xi) Procedimentos para garantir a conformidade com os manuais de manutenção do fabricante ou com as instruções para a aeronavegabilidade permanente (ICA, *Instructions for Continued Airworthiness*) e o tratamento de desvios. Procedimentos para garantir que todas as directrizes de aeronavegabilidade (AD, *Airworthiness Directives*) em vigor e aplicáveis, publicadas pela FAA, sejam

disponibilizadas ao pessoal de manutenção no momento em que o trabalho estiver a ser efectuado.

xii) Procedimentos para confirmar que os supervisores e o pessoal da AMO responsáveis pela inspecção final e pelo reposição em serviço de produtos aeronáuticos dos EUA estão aptos a ler e escrever em inglês e a compreender essa língua.

xiii) Procedimentos que permitam trabalhar fora do posto fixo numa base regular, se for caso disso.

2.2 Para continuar a ser certificada em conformidade com o título 14 CFR, partes 43 e 145, nos termos do presente anexo, a AMO deve cumprir as condições abaixo indicadas. A autoridade da aviação verificará que a AMO:

a) Autoriza a FAA, ou a autoridade da aviação em nome da FAA, a proceder à sua inspecção para continuar a garantir o cumprimento dos requisitos da parte 145 AESA e das presentes condições especiais (i.e., título 14 CFR, partes 43 e 145);

b) Aceita que a FAA realize investigações e adopte medidas de execução em conformidade com as suas regras e directrizes;

c) Coopera a nível de eventuais medidas de investigação ou execução;

d) Continua a cumprir a parte 145 da AESA e as presentes condições especiais;

e) Caso a conformidade regulamentar seja mantida, a FAA pode renovar a certificação inicial da AMO ao fim de 12 meses e, subsequentemente, de 24 em 24 meses.

Apêndice 2

Agentes técnicos considerados qualificados para efeitos do presente anexo:

Federal Aviation Administration

Agência Europeia para a Segurança da Aviação

As autoridades da aviação dos seguintes Estados-Membros da UE consideram-se qualificadas para efeitos do presente anexo:

República da Áustria

Reino da Bélgica

República Checa

Reino da Dinamarca

República da Finlândia

República Francesa

República Federal da Alemanha

Irlanda

República Italiana

Grão-Ducado do Luxemburgo

República de Malta

Reino dos Países Baixos

República da Polónia

República Portuguesa

Reino de Espanha

Reino da Suécia

Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte

Apêndice 3

PROCEDIMENTOS DAS AUTORIDADES DA AVIAÇÃO

A autoridade da aviação, agindo em nome da FAA, levará a cabo as seguintes acções, em conformidade com as orientações e os procedimentos aprovados pelo CCCM:

1) Relativamente ao pedido inicial da entidade de manutenção:

   a) Análise da documentação do requerente para obtenção do certificado da FAA;

   b) Disponibilização ao requerente de todos os procedimentos adequados;

   c) Análise e disponibilização à FAA de todas as informações anteriores ao pedido;

   d) Análise e aprovação do suplemento da FAA ao manual da AMO, apresentado pelo requerente;

   e) Realização de uma auditoria/inspecção da AMO para efeitos de determinação da conformidade com as orientações aplicáveis;

   f) Aprovação e disponibilização à FAA de um dossiê de pedido completo, incluindo uma cópia do relatório de vigilância e uma recomendação assinada para a certificação da FAA.

   g) Conservação de uma cópia actualizada do suplemento da FAA.

2) Relativamente à renovação de um certificado de uma entidade de manutenção por parte da FAA (as renovações devem ser efectuadas 12 meses após a certificação inicial e, subsequentemente, de 24 em 24 meses):

   a) Análise da documentação do requerente para obtenção do certificado da FAA;

   b) Verificação de que a(s) inspecção(ões) exigida(s) das instalações foi(ram) concluída(s);

   c) Análise e aprovação de eventuais alterações do suplemento da FAA ao manual da AMO;

   d) Comunicação à FAA de eventuais resultados pertinentes para a inspecção completa da instalação;

   e) Aprovação e disponibilização à FAA de um dossiê de pedido completo, incluindo uma cópia do relatório de vigilância e uma recomendação assinada para a renovação da FAA.

3) Relativamente à alteração ou modificação do certificado da FAA:

a) Garantia de que todas as alterações ou modificações incluem, no mínimo, a apresentação de um pedido;

b) Disponibilização à FAA, para efeitos de aditamento de centros de linha ou postos fixos, de um relatório e de uma recomendação.

FORMULÁRIO 3 DA AESA – DOCUMENTO DE CERTIFICAÇÃO DOS EUA

DOCUMENTO DE CERTIFICAÇÃO

REFERÊNCIA AESA.145.XXXX

Tendo em conta o disposto no n.º 2 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho e o acordo bilateral actualmente em vigor entre a Comunidade Europeia e o Governo dos Estados Unidos da América, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) certifica o seguinte:

NOME DA EMPRESA

ENDEREÇO

ENDEREÇO

ENDEREÇO

é uma entidade de manutenção, certificada por força da Parte 145 para assegurar a manutenção dos produtos mencionados na lista do *Air Agency Certificate* da FAA e nas especificações técnicas associadas e para emitir os certificados conexos de aptidão para serviço utilizando a referência supracitada, nas seguintes condições:

1. O âmbito da certificação limita-se ao previsto no *Air Agency Certificate* do centro de reparação, em conformidade com o título 14 CFR, parte 145, e nas especificações técnicas associadas relativas a trabalhos efectuados nos Estados Unidos (salvo disposições em contrário da AESA num caso específico).

2. O âmbito da certificação não excederá as categorias permitidas pela parte 145 da AESA, conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 2042/2003.

3. A presente certificação exige uma conformidade permanente com o título 14 CFR, parte 145, e com as diferenças especificadas nos procedimentos de execução da manutenção, incluindo a utilização do formulário 8130-3 da FAA para efeitos de aptidão para serviço/reposição em serviço de componentes, incluindo grupos motopropulsores.

4. Os certificados de reposição em serviço devem mencionar o número de referência da certificação, em conformidade com a parte 145 da AESA, que é indicado mais acima, e o número do *Air Agency Certificate*, em conformidade com o título 14 CFR, parte 145.

5. Sob reserva do cumprimento das condições supracitadas, a presente certificação permanecerá valida até:

   [prazo de validade de dois anos]

   a menos que seja objecto de renúncia, substituição, suspensão ou revogação.

Data de emissão

Assinatura

Pela AESA