COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 14.6.2007
COM(2007) 325 final

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

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind semnarea unui acord între Comunitatea Europeană şi Statele Unite ale Americii privind cooperarea în materie de reglementare a siguranțeiaviației civile

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind încheierea unui acord între Comunitatea Europeană şi Statele Unite ale Americii privind cooperarea în materie de reglementare a siguranțeiaviației civile

(prezentate de Comisie)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. INTRODUCERE

1. La 24 noiembrie 2003, Comisia a solicitat Consiliului autorizarea de a purta negocieri cu Statele Unite ale Americii privind acceptarea reciprocă a rezultatelor certificării în domeniul siguranței aviației civile şi al compatibilității aviației civile cu mediul.

2. La 9 martie 2004, Consiliul a acordat această autorizare şi a dat instrucțiuni Comisiei în sensul derulării negocierilor în conformitate cu un set de directive de negociere, instituind un comitet special care să o sprijine în acest demers.

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

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

   (b) întreținerea a aeronavelor înmatriculate sau exploatate sub controlul reglementar al unei părți de către organizații aflate sub controlul reglementar al celeilalte părți.

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

5. Pentru realizarea acestor obiective, directivele de negociere au identificat mijloacele enumerate mai jos:

   (a) apropierea progresivă a cerințelor şi proceselor de reglementare ale ambelor părți;

   (b) consolidarea încrederii în sistemele de certificare ale ambelor părți, astfel încât să li se permită tuturor autorităților competente din statele membre să îndeplinească, în numele autorității competente a Statelor Unite, Administrația federală a aviației (FAA), într-un interval rezonabil de timp, sarcinile pe care trebuie să le execute în vederea punerii în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002;

   (c) garanția dată unei părți că organismele implicate în procesul de reglementare al celeilalte părți pot să realizeze într-o manieră satisfăcătoare evaluări ale conformității şi supravegherea reglementară necesare pentru a emite propriile aprobări;

   (d) consolidarea cooperării prin desfăşurarea unor consultări la intervale regulate între părți, pentru a asigura derularea în mod satisfăcătora acordului, în special

prin introducerea mecanismelor adecvate de cooperare prin care să se verifice, pe bază reciprocă, dacă organismele de reglementare responsabile de punerea în aplicare a acordului se dovedesc în continuare apte pentru acest lucru;

(e) instituirea unui sistem de monitorizare continuă a funcționării acordului şi în special a procedurilor de punere în aplicare, care fac parte integrantă din acesta, şi gestionarea eficientă a acordului de către un comitet mixt compus din reprezentanți ai ambelor părți, care să identifice şi să propună soluții în timp util pentru orice problemă legată de punerea în aplicare a acordului.

2. PROCESUL DE NEGOCIERE

6. Negocierile cu SUA au avut ca punct central modalitatea de a activa acceptarea reciprocă a omologărilor care atestă navigabilitatea aeronavelor, a componentelor şi echipamentelor montate pe acestea, precum şi omologările care atestă organizațiile responsabile de proiectarea, producerea şi întreținerea acestora. Aceste omologări ar urma să fie emise de către părți, în conformitate cu anumite proceduri privind navigabilitatea şi întreținerea.

7. În timpul negocierilor, cele două părți au convenit să stabilească detaliile acestor proceduri în anexe separate la acord şi să prevadă în mod explicit în textul acestuia (a se vedea articolul 4.F) că atât acordul cât şi anexele la acesta au un grad egal de obligativitate pentru părți. Acest lucru s-a dovedit necesar deoarece până în prezent acordurile bilaterale în domeniul siguranței aviatice încheiate între statele membre şi țări terțe, inclusiv Statele Unite ale Americii, au fost concepute ca să prevadă procedurile de punere în aplicare în domenii specifice, cum ar fi întreținerea şi navigabilitatea, în documente care nu făceau parte integrantă din acordul cu țara terță Fără excepție, acestea erau convenite între autoritățile aviației civile şi aveau statutul juridic al unui aranjament de lucru, în vreme ce acordurile privind securitatea au fost negociate la nivel interguvernamental.

8. Negocierile au fost purtate în paralel cu măsuri de consolidare a încrederii:

(a) inspecții efectuate de autoritățile naționale în scopul includerii acestora în IPA şi în MIP. De asemenea, însăşi EASA a fost auditată de FAA în ianuarie 2005, după care a urmat o vizită de monitorizare în februarie 2006;

(b) „*shadow certification projects*" (proiecte paralele de certificare): autoritățile SUA au cerut ca FAA să urmărească unele proiecte de certificare efectuate de EASA, pentru a se familiariza cu procedurile urmate de Agenție. FAA şi EASA au convenit ca o serie de proiecte de certificare pentru certificarea de tip şi pentru certificatele suplimentare de tip să fie urmărite în paralel de către FAA.

9. De la acordarea autorizării de negociere, în afară de numeroase întruniri tehnice, cele două echipe de negociere s-au întâlnit de 9 ori. Bruxelles, 10 - 11 martie, 12-13 iulie; Washington, 9 - 10 noiembrie 2004; Bruxelles, 13 - 14 aprilie, 14 - 15 decembrie; Washington, 7 - 8 iulie 2005; Washington, 29 - 30 martie; Bruxelles 14 iunie 2006 şi 1 martie 2007.

10. Comitetul special instituit de Consiliu cu ocazia autorizației acordate Comisiei s-a întrunit de 3 ori pentru a revizui textul, la 6 iulie 2006, 25 ianuarie şi 19 martie 2007.

3. TEMEIUL JURIDIC AL ACORDULUI

11. În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, eliminarea barierelor de ordin tehnic din cadrul schimburilor comerciale cu bunuri intră sub incidența politicii comerciale comune şi, prin urmare, intră în competența exclusivă a Comunității[1].

12. Pe lângă aceasta, odată cu intrarea în vigoare în septembrie 2002 a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 privind normele comune în domeniul aviației civile şi instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației (EASA), Comunitatea a realizat armonizarea internă în domeniile reglementate de acest regulament, şi anume: navigabilitatea inițială şi menținerea navigabilității (inclusiv întreținerea), precum şi compatibilitatea produselor aeronautice cu mediul. Acest regulament a fost completat de o serie de măsuri de punere în aplicare (Regulamentele nr. 1702/2003 şi 2042/2003 ale Comisiei), prin care s-au stabilit cerințele şi procedurile ce trebuie urmate de solicitanții de certificate, de titularii acestora şi de autorități pentru a se asigura că obiectivele şi cerințele esențiale ale regulamentului de bază sunt respectate în mod sistematic. Acordul propus aduce atingere acestei legislații în sensul jurisprudenței ERTA.

13. Prin urmare, Comisia consideră că este de competența exclusivă a Comunității să încheie acordul pe baza articolelor 133 alineatul (4) şi 80 alineatul (2) din Tratatul CE.

4. STRUCTURA ACORDULUI

14. Acordul negociat reflectă în linii mari structura unui acord „clasic" în domeniul siguranței aviației, a unui „BASA" (Bilateral Aviation Safety Agreement) – după cum sunt denumite acordurile bilaterale în vigoare privind siguranța aviatică încheiate între statele membre şi Statele Unite ale Americii. Ca şi în cazul BASA, acordul se bazează pe încrederea reciprocă în sistemele părților şi pe compararea diferențelor de reglementare. Prin urmare, acordul cuprinde obligații şi metode de cooperare între autoritățile importatoare şi cele exportatoare, astfel încât acestea din urmă să poată emite propriul certificat fără să dubleze toate evaluările efectuate de autoritatea exportatoare, precum şi procedurile de soluționare a litigiilor în cazul modificării acordului.

15. Modalitățile de atingere a acestui obiectiv, şi anume cooperarea şi acceptarea reciprocă a rezultatelor certificării în domeniul navigabilității şi întreținerii (metode, domeniu de aplicare în ceea ce privește produsele şi serviciile, diferențe de reglementare denumite şi „condiții speciale") sunt stabilite în anexele la acord. Acesta este aspectul prin care acordul negociat diferă de BASA existente între statele

[1] Avizul 1/94, OMC, [1994] ECR I-5267,alineatul (33) În conformitate cu acestă jurisprudență, acordurile de recunoaştere reciprocă a produselor se încheie în general pe baza articolului 133 CE. A se vedea, de exemplu, Decizia 1999/78/CE a Consiliului din 22 iunie 1998 privind încheierea un acord de recunoaştere reciprocă între Comunitatea Europeană şi Statele Unite ale Americii, JO L 31, 4.2.1999.

membre şi țări terțe, inclusiv Statele Unite ale Americii. În cazul BASA existente, ceea ce este prezentat în anexe este de obicei inclus în acorduri separate la nivel de autoritate aviatică civilă şi nu are natura obligatorie a unui tratat. De obicei, aceste acorduri sunt denumite „MIP" (proceduri de implementare pentru întreținere) şi „IPA" (proceduri de implementare pentru navigabilitate). Intrarea în vigoare a dispozițiilor BASA are loc în practică numai după semnarea IPA sau MIP, deoarece acestea reprezintă textele care definesc modalitatea de realizare a obiectivelor stabilite de BASA. Din acest motiv, în timpul negocierilor, Comisia a insistat ca procedurile care reglementează acceptarea reciprocă a rezultatelor certificării în domeniul navigabilității şi întreținerii să devină părți integrante ale acordului, sub forma unor anexe.

16. Ca şi în cadrul BASA, unde procedurile de implementare sunt concepute pentru a funcționa cu flexibilitatea necesară pentru a facilita aplicarea zilnică şi pentru a reduce din sarcina administrativă atât în cazul autorităților cât şi în cazul entităților implicate (titulari de certificate şi solicitanți aflați sub controlul reglementar al acestora, acordul negociat prevede ca anexele, care reflectă, într-o mare măsură, conținutul normelor comunitare de punere în aplicare în materie de navigabilitate (Regulamentul nr. 1702/2003 al Comisiei) şi întreținere (Regulamentul nr. 2042/2003 al Comisiei) să fie modificate de către părți prin intermediul unei decizii a Comitetului bilateral de supraveghere.

5. CONȚINUTUL ACORDULUI

5.1. Drepturi şi obligații clare ale ambelor părți

17. Acordul nu îşi propune să depăşească ceea ce este permis de legislația aplicabilă a părților. Legislația aplicabilă pentru Comunitatea Europeană este Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European şi al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile şi instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației şi normele sale de aplicare, inclusiv modificările ulterioare.

18. Rezultă că sistemul comunitar se reflectă pe deplin în textul proiectului care stabileşte o separare clară a sarcinilor în ceea ce priveşte certificarea produselor şi componentelor aeronautice şi organizațiile implicate în proiectarea, fabricarea şi întreținerea acestor produse şi componente. Acest lucru poate fi observat în special la articolul 3 (conducere executivă), la articolul 4 (dispoziții generale) şi la articolul 19 (intrarea în vigoare, modificarea şi denunțarea acordului).

5.2. Modalități clare de atingere a obiectivelor mandatului

19. Proiectul prevede oricare dintre părți să accepte constatările de conformitate ale celeilalte părți, atunci când acestea sunt făcute în conformitate cu dispozițiile din anexe – articolul 4 alineatul A.

20. Textul proiectului recunoaşte dreptul ca autoritatea de reglementare a fiecărei părți să emită certificate prin care atestă conformitatea cu sistemul celeilalte părți, în numele respectivei părți – articolul 5 alineatul A.

21. Pentru a asigura menținerea încrederii reciproce, acordul prevede instituirea unui sistem de cooperare şi consultare continue, prin intermediul consolidării cooperării în cadrul auditărilor, inspecțiilor, notificărilor şi consultărilor în timp util asupra oricărei privințe care face obiectul acordului – articolul 6 privind cooperarea şi transparența în materie de reglementare.

5.3. Consultări periodice şi soluționarea rapidă a litigiilor

22. Proiectul de acord este conceput pentru a funcționa zilnic, în mod flexibil, pentru a permite rezolvarea cât mai rapidă a problemelor tehnice care derivă din punerea sa în aplicare.

23. În acest scop a fost creat un comitet mixt – Comitetul bilateral de supraveghere (denumit în continuare „Comitetul") şi două subcomitete – Comitetul mixt de coordonare a certificării şi Comitetul mixt de coordonare a întreținerii, care au rolul de a informa Comitetul şi de a monitoriza aplicarea anexelor. Comitetul şi subcomitetele au funcții de mediere şi consultare, pentru a asigura funcționarea flexibilă a acordului prin constituirea unui forum de soluționare a litigiilor între părți - articolul 3 (conducerea executivă) şi articolul 5 (anexele).

24. Comitetul bilateral de supraveghere are rolul de a discuta şi decide în privința modificării procedurilor de punere în aplicare, precum şi de a adăuga la acord proceduri de punere în aplicare, în conformitate cu mandatul.

25. Consultările pot fi solicitate în orice moment – articolul 17. Cu toate acestea, părțile ar trebui să depună toate eforturile pentru a încerca să soluționeze problemele de ordin tehnic la un nivel inferior celui la care acestea s-ar putea transforma în litigii.

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

26. Pentru a menține un nivel ridicat de încredere reciprocă în sistemele de certificare a navigabilității ale părților, Comunitatea şi Statele Unite ale Americii îşi asumă o serie de obligații, şi anume:

- se asigură că agenții lor tehnici şi autoritățile aviatice naționale îşi îndeplinesc responsabilitățile ce le revin în conformitate cu acordul – articolul 4 alineatul D

- cooperează în privința asigurării calității şi permit participarea reciprocă la controale de standardizare şi la funcțiile de monitorizare ale autorităților şi întreprinderilor – articolul 7

- cooperează în cadrul acțiunilor de punere în aplicare legate de evaluarea corectă a conformității produselor, proceselor sau serviciilor, după cum se prevede în anexele aplicabile – articolul 8

- fac schimburi de date privind siguranța – informații disponibile privind accidentele şi incidentele – articolul 9 şi asigură un grad corespunzător de confidențialitate în cadrul schimbului de informații – articolul 11.

- îşi notifică reciproc toate cerințele aplicabile – articolul 10 şi se consultă reciproc în timp util privind modificările organizatorice şi de reglementare – articolul 15 alineatele B şi C.

5.5. Măsuri eficiente de salvgardare

27. Textul proiectului de acord este conceput pentru a acorda părților flexibilitatea necesară pentru a reacționa imediat la probleme de siguranță sau de a ridica nivelul de protecție, după cum consideră că este necesar din motive de siguranță – articolul 15 alineatele A şi B. Pentru a le permite celor două părți să abordeze acest tip de situații fără a periclita valabilitatea acordului, s-au prevăzut o serie de proceduri specifice.

28. Cu toate acestea, în cazul în care părțile nu pot să soluționeze în mod satisfăcător o anumită situație, textul proiectului de acord prevede în primul rând posibilitatea de a suspenda acceptarea constatărilor autorității competente contestate – articolul 18 şi în al doilea rând modalitățile şi procedurile ce trebuie urmate în vederea denunțării acordului, în parte sau în întregime – articolele 19 alineatele D şi F.

2007/0110 (ACC)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind semnarea unui acord între Comunitatea Europeană şi Statele Unite ale Americii privind cooperarea în materie de reglementare a siguranțeiaviației civile

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei[2],

întrucât:

(1) Comisia a negociat în numele Comunității un acord de cooperare în materie de reglementare a siguranței aviației civile cu Statele Unite ale Americii, în conformitate cu decizia Consiliului prin care Comisia este autorizată să deschidă negocieri[3];

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

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Semnarea acordului între Comunitatea Europeană şi Statele Unite ale Americii privind cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile (denumit în continuare „acordul") este aprobată prin prezenta în numele Comunității, sub rezerva unei decizii a Consiliului privind încheierea acordului. Textul acordului se anexează la prezenta decizie.

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

---

2 JO C […], […], p. […].

3 SEC(2003) 1319 final din 24.11.2003.

Articolul 2

Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că acordurile bilaterale enumerate în apendicele 1 la acord pot fi modificate sau pot fi denunțate, după caz, la intrarea în vigoare a acordului.

Adoptată la Bruxelles, […]

Pentru Consiliu
Pre□edintele

2007/0111 (ACC)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind încheierea unui acord între Comunitatea Europeană şi Statele Unite ale Americii privind cooperarea în materie de reglementare a siguranţeiaviaţiei civile

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei[4],

întrucât:

(1) Comisia a negociat în numele Comunităţii un acord de cooperare în materie de reglementare a siguranţei aviaţiei civile cu Statele Unite ale Americii, în conformitate cu decizia Consiliului prin care Comisia este autorizată să deschidă negocieri.

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

(3) Acordul ar trebui aprobat.

(4) Este necesar să se stabilească regulamentul de procedură pentru participarea Comunităţii la organismele mixte stabilite prin acord, precum şi pentru adoptarea anumitor decizii care privesc în mod special modificarea acordului şi a anexelor la acesta, adăugarea de anexe noi, denunţarea anexelor individuale, consultări, soluţionarea litigiilor şi adoptarea de măsuri de salvgardare.

(5) Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că acordurile bilaterale cu Statele Unite ale Americii privind aceeaşi chestiune sunt modificate sau denunţate, după caz, de la data intrării în vigoare a acordului,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Acordul între Comunitatea Europeană şi Statele Unite ale Americii privind cooperarea în materie de reglementare a siguranţei aviaţiei civile se aprobă în numele Comunităţii.

[4] JO C […], […], p. […].

(2) Textul acordului se anexează la prezenta decizie.

(3) Preşedintele Consiliului este autorizat să numească persoana împuternicită să facă notificarea prevăzută la articolul 19 alineatul (1) din acord.

Articolul 2

(1) Comunitatea este reprezentată în Comitetul bilateral de supraveghere stabilit la articolul 3 din acord de către Comisia Europeană, asistată de Agenția europeană de siguranță a aviației şi însoțită de autoritățile aviatice în calitate de reprezentanți ai statelor membre.

(2) Comunitatea este reprezentată în Comitetul de supraveghere a certificării prevăzut la alineatul 2.1.1 din anexa 1 la acord şi în Comitetul mixt de coordonare a activităților de întreținere prevăzut la alineatul 3.1.1 din anexa 2 la acord de către Agenția europeană de siguranță a aviației, asistată de autoritățile aviatice direct vizate de agenda fiecărei întruniri.

Articolul 3

(1) Comisia, după consultarea cu comitetului special numit de Consiliu, stabileşte poziția care trebuie adoptată de Comunitate în cadrul Comitetului bilateral de supraveghere, în privința următoarelor aspecte:

– adoptarea sau modificarea regulamentului intern de procedură a Comitetului bilateral de supraveghere prevăzut la articolul 3 alineatul B din acord;

– orice modificări aduse anexelor la acord, făcute în conformitate cu articolul 19 alineatul Bdin acord, respectă legislația comunitară şi nu presupun nicio modificare a acesteia.

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

– să adopte măsuri de salvgardare în conformitate cu articolul 15 alineatul B din acord;

– să solicite consultări în conformitate cu articolul 17 alineatul A din acord;

– să suspende acceptarea constatărilor şi să abroge suspendarea în conformitate cu articolul 18 din acord.

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

– adoptarea de anexe suplimentare în conformitate cu articolul 3 alineatul C punctul 7 şi cu articolul 19 alineatul C din acord;

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

– denunțarea anexelor individuale în conformitate cu articolul 19 alineatul E din acord.

Articolul 4

Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că acordurile bilaterale cu Statele Unite ale Americii, enumerate în apendicele 1 la acord sunt modificate sau denunțate, după caz, la intrarea în vigoare a acestui acord.

Adoptată la Bruxelles, […]

Pentru Consiliu
Preşedintele

ANEXĂ:

ACORD ÎNTRE

STATELE UNITE ALE AMERICII

□i

COMUNITATEA EUROPEANĂ

privind cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile

STATELE UNITE ALE AMERICII ŞI COMUNITATEA EUROPEANĂ (denumite în continuare „părți”),

Dorind să consolideze deceniile de cooperare transatlantică în domeniul siguranței aviației civile şi al încercărilor şi aprobărilor de mediu;

Dorind să îmbunătățească vechea relație de cooperare între Europa şi Statele Unite în vederea asigurării unui nivel înalt al siguranței aviației civile în întreaga lume, precum şi în vedereareducerii la minimum a responsabilităților economice ale industriei aviației şi ale operatorilor în urma dublării supravegherii reglementare;

Hotărâte să asigure siguranța operațională permanentă a flotei aviației civile şi schimbul, în timp util, de informații la nivel intern;

Hotărâte să dezvolte un sistem complex de cooperare reglementară în domeniul siguranței aviației civile şi încercărilor şi aprobărilor de mediu bazate pe comunicarea permanentă şi încrederea reciprocă; □i

Recunoscând drepturile şi obligațiile care le revin Statelor Unite ale Americii şi statelor membre ale Comunității Europene (denumite în continuare „state membre”) în conformitate cu Convenția privind aviația civilă internațională încheiată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”) şi anexele la aceasta;

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

Articolul 1

Defini□ii

În sensul prezentului acord:

A. „Aprobare de navigabilitate” înseamnă o constatare asupra faptului că proiectul sau o modificare adusă proiectului unui produs aeronautic civil îndeplineşte normele aplicabile sau că produsul se conformează cu un proiect despre care s-a constatat că îndeplineşte asemenea norme şi este în condiție de operare sigură.

B. „Autoritate aviatică” înseamnă o agenție guvernamentală responsabilă sau o entitate dintr-un stat membru al Uniunii Europene care exercită supravegherea entităților reglementate şi stabileşte conformitatea acestora cu normele, reglementările şi alte cerințe din cadrul jurisdicției Comunității Europene.

C. „Produs aeronautic civil” înseamnă orice aeronavă civilă, motor sau elice sau subansamblu de aeronavă, echipament, material, piesă sau componentă care urmează să fie instalată în aceasta.

D. „Autorizare de mediu” înseamnă o constatare că proiectul sau modificarea proiectului unui produs aeronautic civil se conformează cu normele aplicabile privind nivelul de zgomot, pierderea de combustibil în atmosferă şi/sau nivelul emisiilor de noxe.

D. „Încercare de mediu” înseamnă un proces prin care un produs aeronautic civil este evaluat în vederea conformității cu normele şi procedurile aplicabile privind nivelul de zgomot, pierderea de combustibil în atmosferă şi/sau nivelul emisiilor de noxe.

F. „Agent tehnic” înseamnă, pentru Statele Unite, Administrația Federală a Aviației (FAA); şi, pentru Comunitatea Europeană, Agenția europeană de siguranță a aviației (EASA);

G. „Întreținere” înseamnă efectuarea uneia sau mai multor operațiuni de mai jos: inspecții, reparații capitale, reparații, conservări si înlocuiri ale unor piese, materiale, echipamente sau componente ale unui produs aeronautic civil pentru a se asigura menținerea navigabilității produsului respectiv; sau instalarea de transformări sau modificări efectuate în conformitate cu cerințele stabilite de către agentul tehnic corespunzător;

H. „Monitorizare" înseamnă supravegherea periodica pentru a se stabili conformarea permanenta cu normele corespunzătoare.

I. „Entitate reglementată” însemnă orice persoană fizică sau juridică ale cărei activități în domeniul siguranței aviației civile şi de încercare şi autorizare de mediu se supun dispozițiilor legislative şi de reglementare ale uneia sau ambelor părți.

Articolul 2

Obiect şi domeniu de aplicare

A. Obiectivele prezentului acord sunt:

(1) de a permite acceptarea reciprocă, în conformitate cu anexele la prezentul acord, a constatărilor privind conformitatea şi a aprobărilor emise de agenţii tehnici şi autorităţile aviatice

(2) de a promova un grad mai ridicat de siguranţă a transportului aerian

(3) de a asigura continuarea nivelului ridicat de cooperare în domeniul reglementării şi al armonizării domeniilor specificate la litera B între Statele Unite şi Comunitatea Europeană

B. Domeniul de cooperare în conformitate cu prezentul acord acoperă:

(1) aprobările de navigabilitate şi monitorizarea produselor aeronautice civile;

(2) încercările şi aprobările de mediu pentru produsele aeronautice civile; □i

(3) aprobările şi monitorizările instalaţiilor de întreţinere.

C. Părţile pot să convină de acord asupra unor domenii suplimentare de cooperare şi acceptare prin intermediul unei modificări scrise s prezentului acord, în conformitate cu articolul 19.

Articolul 3

Conducerea executivă

A. Părţile instituie un Comitet bilateral de supraveghere (denumit în continuare „Comitet"), care va fi responsabil să asigure funcţionarea eficientă a prezentului acord şi care se va întruni periodic pentru a evalua eficienţa punerii sale în aplicare.

B. Comitetul este format din reprezentanţi ai:

Statelor Unite ale Americii, şi anume Administraţia federală a aviaţiei (copreşedinţie), şi

Comunităţii europene, şi anume Comisia Europeană (copreşedinţie), asistată de Agenţia europeană de siguranţă a aviaţiei şi însoţită de autorităţile aviatice.

Comitetul poate să convoace ad-hoc experţi în domenii specifice. Comitetul poate să instituie şi să supravegheze munca grupurilor tehnice de lucru. Comitetul elaborează şi adoptă proceduri interne de reglementare. Toate deciziile comitetului se iau în consens, fiecare parte având dreptul la un vot. Aceste decizii se formulează în scris şi se semnează de către reprezentanţii părţilor în comitet.

Comitetul poate examina orice aspect legat de derularea prezentului acord. În special, comitetul este însărcinat cu:

(1) Soluţionarea litigiilor, în conformitate cu articolul 17

(2) După caz, modificarea anexelor, în conformitate cu articolul 19 alineatul B

(3) Asigurarea unui forum de discuții pe marginea problemelor ce se pot ivi şi modificărilor care pot afecta punerea în aplicare a prezentului acord

(4) Asigurarea unui forum de discuții pe marginea abordării comune aspectelor ce țin de siguranță şi mediu, în sensul prezentului acord, şi de prezentare periodică a informațiilor privitoare la problemele de siguranță a aviației, inclusiv consultări în privința propunerii de noi măsuri de siguranță a aviației sau de modificare a măsurilor existente

(5) Asigurarea unui forum pentru discuții referitoare la avertizarea rapidă în legătură cu proiectele de regulamente şi de legislație ale părților

(6) Schimbul de informații privind schimbările organizatorice planificate

(7) După caz, adoptarea unor anexe suplimentare

(8) După caz, prezentarea de propuneri părților, în vederea modificării prezentului acord.

Articolul 4

Dispoziții generale

A. Fiecare parte acceptă constatările privind conformitatea şi aprobările agentului tehnic al celeilalte părți şi, în cazul Statelor Unite cele ale autorităților aviatice, în conformitate cu clauzele şi condițiile specificate în anexele la prezentul acord.

B. Cu excepția cazului în care anexele la prezentul acord prevăd altfel, prezentul acord nu este conceput pentru a determina acceptarea sau recunoaşterea reciprocă a normelor sau reglementărilor tehnice ale părților.

Părțile recunosc reciproc sistemele de delegare către persoanele numite sau entitățile reglementate care există de la data intrării în vigoare a prezentului acord ca echivalente, în scopul respectării cerințelor juridice ale fiecărei părți. Părțile acordă constatărilor privind conformitatea ale acestor persoane desemnate sau entități reglementate, în conformitate cu dispozițiile din anexe, acelaşi grad de valabilitate ca şi celor făcute în mod direct de către un agent tehnic sau o autoritate aviatică. Sistemele de delegare puse în aplicare după data intrării în vigoare a prezentului acord fac obiectul măsurilor de consolidare a încrederii.

Părțile se asigură că agenții lor tehnici şi autoritățile lor aviatice îşi îndeplinesc responsabilitățile care le revin în conformitate cu prezentul acord şi cu anexele la acesta.

E. În cazul în care titularul unei aprobări de proiect îşi transferă aprobarea unei alte entități, agentul tehnic responsabil de aprobarea proiectului notifică de îndată celălalt agent tehnic în privința transferului.

F. Prezentul acord şi anexele la acesta sunt obligatorii pentru ambele părți.

Articolul 5

Anexe

A. În ceea ce priveşte aspectele care intră sub incidența articolului 2 alineatul B punctele (1)-(3), părțile convin că normele, standardele, practicile şi procedurile în materie de aviație civilă ale fiecărei părți sunt suficient de compatibile pentru a permite acceptarea reciprocă a aprobărilor şi constatărilor de conformitate cu normele stabilite de comun acord, făcute de o parte în numele celeilalte, după cum se precizează în anexe. Părțile recunosc de asemenea că există diferențe de ordin tehnic între sistemele lor de aviație civilă, iar acestea sunt abordate în anexe.

B. În ceea ce priveşte aspectele adăugate domeniului de aplicare a articolului 2 alineatul B în conformitate cu articolul 2 alineatul C, părțile sau reprezentanții acestora în comitet elaborează noi anexe în care descriu clauzele şi condițiile de acceptare reciprocă a constatărilor de conformitate şi a aprobărilor, atunci când convin că normele, standardele, practicile şi procedurile de aviație civilă ale fiecărei părți în oricare din domeniile adăugate de cooperare sunt suficient de compatibile pentru a permite acceptarea reciprocă a aprobărilor şi a constatărilor de conformitate cu normele stabilite de comun acord, făcute de o parte în numele celeilalte.

C. Fiecare din anexe conține minimum:

(1) Dispoziții privind crearea şi menținerea încrederii în agenții tehnici ai fiecărei părți şi în capacitățile tehnice ale autorităților aviatice în cauză de a face constatări în numele celeilalte părți;

(2) Procedurile de includere şi de suspendare a acceptării constatărilor privind conformitatea şi a aprobărilor autorităților aviatice în cauză;

(3) Un domeniu definit de acceptare a constatărilor privind conformitatea şi a aprobărilor de către părți;

(4) Dispoziții privind consultările tehnice între agenții tehnici;

(5) Dispoziții privind organisme mixte de coordonare, după caz;

(6) Dispoziții de autorizare a agenților tehnici să elaboreze şi să adopte proceduri de implementare tehnică.

Articolul 6

Cooperarea în materie de reglementare şi transparența

A. Agenții tehnici elaborează şi adoptă proceduri de cooperare în materie de reglementare în domeniul siguranței aviației civile şi încercărilor şi aprobărilor de mediu, luând în considerare orientările generale relevante privind cooperarea în materie de reglementare între părți. Aceste proceduri includ posibilitatea de consultare şi participare, ori de câte ori este posibil, a experților din partea agenților tehnici, a autorităților aviatice şi a industriei de profil în etapele preliminare ale elaborarării textelor de reglementare a aviației civile de către cealaltă parte.

B. În funcție de disponibilitatea fondurilor, părțile asigură menținerea cooperării transatlantice în privința inițiativelor importante din domeniul siguranței aviației, după caz.

Articolul 7

Cooperarea în cadrul activităților de asigurare a calității şi de inspecție în domeniul standardizării

Pentru a promova menținerea înțelegerii şi compatibilității între sistemele de reglementare a siguranței aviației ale fiecărei părți, fiecare agent tehnic poate participa la funcțiile celuilalt de asigurare internă a calității şi de inspecție în domeniul standardizării legate de acreditare şi monitorizare, în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexe.

Articolul 8

Cooperarea în activități de aplicare a legii

Părțile convin, ca sub rezerva actelor cu putere de lege aplicabile să ofere prin intermediul agenților lor tehnici sau al autorităților lor aviatice, după caz, cooperare reciprocă şi asistență în cadrul oricărori proceduri de investigație sau de aplicare a legii, în orice caz presupus sau suspectat de încălcare a actelor cu putere de lege care intră sub incidența prezentului acord. Pe lângă aceasta, fiecare parte informează de îndată cealaltă parte în privința derulării de investigații, atunci când este vorba de interese reciproce.

Articolul 9

Schimbul de date privind siguranța

Părțile convin, în conformitate cu actele cu putere de lege şi normele administrative aplicabile,

A. să îşi transmită reciproc, la cerere şi într-un interval de timp rezonabil, informaţii care sunt disponibile agenţilor lor tehnici privind accidentele sau incidentele în care au fost implicate produse aeronautice civile sau entităţi reglementate şi

B. să facă schimb de alte informaţii privind siguranţa, în conformitate cu procedurile elaborate de agenţii tehnici.

Articolul 10

Cerinţe, proceduri şi materiale orientative aplicabile

Părţile convin să se notifice reciproc în privinţa tuturor cerinţelor, procedurilor şi materialelor orientative în ceea ce priveşte aspectele care fac obiectul prezentului acord.

Articolul 11

Protecţia informaţiilor protejate prin drepturi de autor şi solicitările de informaţii

A. Părţile recunosc că informaţiile privitoare la prezentul acord, transmise de o entitate reglementată sau de una din părţi, pot să fie cu drept de proprietate intelectuală, pot conţine secrete comerciale, informaţii profesionale confidenţiale, informaţii protejate prin drepturi de autor sau orice alte date confidenţiale de care dispune entitatea reglementată sau o altă persoană (informaţii limitate). Cu excepţia cazului în care nu este obligatoriu prin lege, nicio parte nu copiază, diseminează sau divulgă informaţiile clasificate drept limitate persoanelor care nu sunt angajaţi ai părţii respective fără consimţământul prealabil în scris al persoanei sau entităţii care are interesul păstrării confidenţialităţii informaţiilor clasificate drept limitate.

B. În măsura în care Comunitatea Europeană comunică informaţiile confidenţiale unei autorităţi aviatice sau unei entităţi care are în sarcină investigaţiarea accidentelor şi incidentelor aviatice civile, Comunitatea Europeană tratează aceste informaţii ca documente sensibile şi se asigură că autoritatea aviatică sau entitatea respectivă nu copiază, nu diseminează şi nu divulgă aceste informaţii nimănui fără consimţământul prealabil în scris al persoanei fizice sau juridice care are interesul păstrării confidenţialităţii acestor informaţii clasificate drept limitate.

C. Solicitările din partea publicului pentru informaţiile menţionate la alineatul A din prezentul articol, inclusiv accesul la documente, se prezintă în conformitate cu actele cu putere de lege aplicabile care se aplică părţii care primeşte astfel de solicitări. Un agent tehnic care primeşte o solicitare pentru astfel de informaţii furnizate de cealaltă parte sau de entităţile reglementate ale acesteia se consultă cu agentul tehnic al celeilalte părţi înainte de a divulga aceste informaţii. Agenţii tehnici se asistă reciproc în ceea ce priveşte răspunsurile la aceste solicitări, după caz.

Articolul 12

Aplicabilitate

Cu excepția cazului în care anexele la prezentul acord nu prevăd altfel, acordul se aplică, pe de o parte, sistemului de reglementare a aviației civile din Statele Unite, astfel cum este aplicat pe teritoriul Statelor Unite ale Americii şi, pe de altă parte, sistemului de reglementare a aviației civile din Comunitatea Europeană, astfel cum este aplicat pe teritoriile în care se aplică Tratatul de instituire a Comunității Europene şi în condițiile stabilite de tratat (şi de orice alt instrument juridic ulterior).

Articolul 13

Accesul neîngrădit

În scopul supravegherii şi inspecțiilor, agentul tehnic şi autoritățile aviatice ale fiecărei părți asistă agentul tehnic al celeilalte părți, în scopul de a obține accesul liber al acestuia la entitățile reglementate care sunt supuse jurisdicției acelei părți.

Articolul 14

Taxe

Părțile se obligă să se asigure că taxele impuse de agenții lor tehnici solicitanților şi entităților reglementate pentru serviciile legate de certificare şi aprobare în conformitate cu prezentul acord sunt corecte, rezonabile şi pe măsura serviciilor prestate.

Articolul 15

Menținerea autorității de reglementare

Nicio dispoziție din prezentul acord nu este de natură să limiteze autoritatea unei părți:

A. de a stabili, prin intermediul măsurilor legislative, de reglementare şi administrative, nivelul de protecție pe care îl consideră adecvat pentru siguranța aviației civile şi pentru încercările şi aprobările de mediu □i

B. de a lua toate măsurile adecvate şi imediate necesare pentru eliminarea sau reducerea la minimum a oricăror derogări de la normele de siguranță. În cazul în care una din părți ia astfel de măsuri care afectează activitățile care se află sub incidența prezentului acord, aceasta trebuie să informeze cealaltă parte, după caz, prin intermediul unui agent tehnic sau al unei autorități aviatice, cât de devreme posibil dar nu mai târziu de 15 zile de la data la care au fost luate respectivele măsuri.

C. De a aduce modificări reglementărilor, procedurilor şi normelor proprii şi de a le aplica entităților reglementate. În cazul în care respectivele modificări pot să aducă atingere punerii în aplicare a prezentului acord, oricare din părți sau agentul său tehnic poate solicita organizarea de consultări în conformitate cu articolul 17, în scopul de a modifica prezentul acord. Indiferent de rezultatele consultărilor, cicio dispoziție din prezentul acord nu împiedică partea în cauză să aducă modificarea şi să o aplice entităților sale reglementate.

Articolul 16

Alte acorduri

A. Cu excepția cazului în care anexele la prezentul acord prevăd altfel, drepturile şi obligațiile conținute în orice acord încheiat de oricare din părți cu un terț nu au incidență şi nici efect asupra celeilalte părți la prezentul acord.

B. În lumina şi la momentul intrării în vigoare a prezentului acord, Statele Unite ale Americii iau toate măsurile necesare, iar Comunitatea Europeană se asigură în conformitate cum Tratatul de instituire a Comunității Europene că statele membre ale Uniunii Europene iau măsurile necesare de modificare sau denunțare, după caz, a acordurilor bilaterale enumerate în apendicele 1, între Statele Unite şi statele membre individuale ale Uniunii Europene.

C. Cu excepția cazului în care anexele nu prevăd altfel, constatările de conformitate şi aprobările valabile la data intrării în vigoare a prezentului acord şi acceptate în prealabil de Statele Unite sau un stat membru al Uniunii Europene, în temeiul unuia din acordurile bilaterale privind siguranța aviației sau cu unul din acordurile bilaterale privind navigabilitatea enumerate în apendicele 1, sunt considerate valabile de către părțile la prezentul acord în în condițiile prevăzute de acordurile menționate, până când aprobările sunt înlocuite sau anulate.

Articolul 17

Consultări şi soluționarea litigiilor

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

B. Agenții tehnici ai părților încearcă să soluționeze orice neînțelegere ivită între acestea în privința cooperării lor în temeiul prezentului acord prin consultări în conformitate cu dispozițiile din anexele la prezentul acord.

C. În cazul în care agenții tehnici nu pot să soluționeze disputele în conformitate cu alineatul B, oricare din agenții tehnici ai părților poate să înainteze litigiul spre soluționare comitetului, care se va consulta în această privință.

Articolul 18

Suspendarea şi acceptarea constatărilor

A. În cazul în care în urma consultărilor prevăzute la articolul 17 nu se soluționează litigiile privitoare la constatările de conformitate şi aprobări, oricare din părți poate notifica cealaltă parte cu privire la intenția sa de a suspenda acceptarea constatărilor de conformitate şi aprobărilor pe marginea cărora au apărut litigiile. Notificarea se face în scris şi trebuie să conțină detalii despre motivele suspendării.

B. Suspendarea intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data notificării, cu excepția cazului în care, înainte de sfârşitul acestei perioade, partea care a inițiat suspendarea notifică în scris cealaltă parte asupra retragerii notificării. Suspendarea nu aduce atingere valabilității constatărilor de conformitate, certificatelor şi aprobărilor emise de agenții tehnici sau de autoritatea aviatică respectivă a părților înainte de data intrării în vigoare a suspendării. Suspendarea intrată deja în vigoare poate fi anulată de îndată, în urma unui schimb de corespondență scrisă în acest sens între părți.

Articolul 19

Intrarea în vigoare, modificarea şi denunțarea acordului

A. Prezentul acord**,** inclusiv anexele la acesta, intră în vigoare în prima zi din a doua lună care urmează datei la care părțile au schimbat note diplomatice prin care confirmau încheierea procedurilor lor în vederea intrării în vigoare a prezentului acord.

B. Prezentul acord poate fi modificat în scris de comun acord între părți. A. Aceste modificări intră în vigoare în prima zi din a doua lună care urmează datei la care părțile au schimbat note diplomatice prin care confirmau încheierea procedurilor lor în vederea intrării în vigoare a prezentului acord şi a modificărilor aduse acestuia. Modificarea anexelor poate fi realizată printr-o decizie a comitetului.

C. Anexele individuale elaborate de comitet **după data intrării în vigoare a prezentului acord** intră în vigoare în urma unei decizii a comitetului.

D. Prezentul acord rămâne în vigoare până la denunțarea sa de către oricare din părți. Denunțarea îşi produce efectele printr-o notificare prealabilă de 60 de zile, adresată în scris de către una din părți către cealaltă. Această denunțare determină denunțarea oricăror modificări aduse prezentului acord şi tuturor anexelor la acesta. Denunțarea nu aduce atingere valabilității certificatelor şi altor aprobări emise de către părți în conformitate cu prezentul acord şi cu anexele la acesta.

E. Anexele individuale la acord pot fi denunțate de către oricare din părți. Denunțarea anexelor individuale își produce efectele în termen de șaizeci de zile de la data primirii notificării de denunțare de către o parte către cealaltă, cu excepția cazului în care respectiva notificare de denunțare a fost retrasă. În cazul denunțării uneia sau mai multor anexe, restul anexelor rămân în vigoare. Cu toate acestea, părțile se consultă cu privire menținerea restului acordului. În lipsa consensului în această privință, acordul poate fi denunțat de către oricare din părți. Denunțarea își produce efectele în termen de șaizeci de zile de la data notificării scrise în acest sens de către una din părți către cealaltă.

F. În urma notificării de denunțare a prezentului acord în întregime sau a oricărei anexe la acesta, părțile cor continua să își îndeplinească obligațiile ce le revin în conformitate cu prezentul acord sau cu oricare anexe la acesta, până la data efectivă a denunțării.

Drept care, subsemnații, pe deplin autorizați de guvernele lor, au semnat prezentul acord.

Adoptat în dublu exemplar la _____, la data de _____, 2007, în limbile bulgară, cehă, daneză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, italiană, letonă, lituaniană, maghiară, malteză, neerlandeză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă, suedeză şi arabă. În cazul unor divergențe de interpretare între diversele versiuni lingvistice, textul în limba engleză prevalează.

PENTRU STATELE UNITE ALE AMERICII: PENTRU COMUNITATEA EUROPEANĂ:

APENDICELE 1

Țara	**Acorduri bilaterale**
Austria	Acordul pentru promovarea siguranței aviației, semnat la Viena, la 14 ianuarie 1997 Acord sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a certificatelor de navigavibilitate pentru aeronavele importate, semnat la Washington, la 30 aprilie 1959
Belgia	Acord sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a certificatelor de navigabilitate, semnat la Bruxelles, la 12 februarie şi 14 mai 1973
Republica Cehă	Proceduri de funcționare stabilite între Administrația federală a aviației (FAA) şi Inspecția aviației civile (CAI) din Republica Cehă pentru aprobarea proiectelor, certificarea navigabilității, menținerea navigabilității şi cooperarea reciprocă şi asistența tehnică reciprocă în temeiul Acordului între Statele Unite şi Cehoslovacia, semnat la 29 ianuarie 1996 Acord sub forma unui schimb de note între Statele Unite şi Cehoslovacia privind acceptarea reciprocă a certificatelor de navigabilitate pentru aeronavele importate, semnat la Praga, la 1 şi 21 octombrie 1970
Danemarca	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Copenhaga la 6 noiembrie 1998 Acord sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a certificărilor de aeronavigabilitate, semnat la Washington, la 6 ianuarie 1982
Finlanda	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Helsinki la 2 noiembrie 2000 Acord sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a certificatelor de navigabilitate pentru planoarele civile şi echipamentele aeronautice civile importate, semnat la Washington, la 7 martie 1974
Franța	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Paris, la 14 mai 1996 Proceduri de implementare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect şi asistență tehnică între autorități în temeiul acordului pentru

	promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii şi Guvernul Republicii Franceze, semnat la 24 august 2001 Proceduri de implementare a întreținerii tehnice în conformitate cu Acordul privind promovarea siguranței aviației, între Guvernul Statelor Unite ale Americii şi Guvernul Republicii Franceze, semnat la Paris, la 14 mai 1996
Germania	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Milwaukee, la 23 mai 1996 Proceduri de implementare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect şi asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii şi Guvernul Republicii Federale Germaniae, semnat la 3 iunie 2002 Proceduri de de puenre în aplicare a dispozițiilor privind întreținerea, în conformitate cu acordul privind promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii şi Guvernul Republicii Federale Germania, semnat la 6 iunie 1977
Irlanda	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Dublin, la 5 februarie 1997 Proceduri de de puenre în aplicare a dispozițiilor privind întreținerea, în conformitate cu acordul privind promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii şi Guvernul Irlandei, semnat la 5 februarie 1999 20 aprilie 1999
Italy	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Roma, la 27 octombrie 1999 Proceduri de implementare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect şi asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii şi Guvernul Italiei, semnat la 4 iunie 2002
Țările de Jos	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Haga, la 13 septembrie 1995

	Proceduri de implementare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect şi asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii şi guvernul Țărilor de Jos, semnat la 3 iunie 2002
Polonia	Acordul sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a navigabilității pentru produsele aeronautice civile importate, astfel cum a fost modificat, semnat la Washington, la 8 noiembrie 1976
România	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Bucureşti, la 10 septembrie 2002 Acord privind acceptarea reciprocă a certificatelor de navigabilitate pentru planoarele civile importate, intrat în vigoare printr-un schimb de notificări la Washington la 7 decembrie 1976 *(Notă: Statele Unite au cerut denunțarea acestui acord în februarie 2007. Notificarea SUA şi răspunsul României vor constitui denunțarea acordului)* Proceduri de implementare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect şi asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii şi Guvernul României, semnat la 24 septembrie 2002
Spania	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Washington, la 23 septembrie 1999 Acord sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a navigabilității pentru produsele aeronautice importate, astfel cum a fost modificat, semnat la Madrid, la 23 septembrie 1957
Suedia	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Stockholm, la 9 februarie 1998 Proceduri de implementare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect şi asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii şi Guvernul Suediei, semnat la 3 iunie 2002
Regatul Unit	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Londra , la 20

	decembrie 1995 Proceduri de implementare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect şi asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii şi Guvernul Regatului Unit al Marii Britanii şi al Irlandei de Nord, semnat la 23 mai 2002 Simulare, Proceduri de implementare în conformitate cu Acordul privind promovarea siguranței aviației, datat 20 decembrie 1995, între Guvernul Statelor Unite ale Americii şi Guvernul Regatului Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord, versiunea revizuită 1, semnat la 6 octombrie 2005

ANEXA 1:

CERTIFICAREA ÎN MATERIE DE NAVIGABILITATE ŞI DE MEDIU

1. DOMENIU DE APLICARE

1.1 Prezenta anexă are ca obiect 1) acceptarea reciprocă a constatărilor de conformitate, a aprobărilor şi a documentației şi 2) asistența tehnică în ceea ce priveşte:

(a) navigabilitatea şi menținerea navigabilității produselor aeronautice civile (denumite în continuare „produse”); □i

(b) nivelul de zgomot, pierderea de combustibil în atmosferă şi emisiile de gaze.

1.2 În conformitate cu articolul 4 din acord, părțile acceptă reciproc constatările făcute în cadrul sistemelor agenților tehnici sau autorităților aviatice, sub rezerva dispozițiilor din prezenta anexă şi, după caz, a procedurilor de implementare tehnică încheiate de agenții tehnici.

2. ORGANISMUL MIXT DE COORDONARE

2.1 Componență

2.1.1 Prin prezenta se instituie, sub conducerea comună a agenților tehnici, un organism mixt de coordonare tehnică, denumit Comitetul de supraveghere a certificării, care răspunde în fața Comitetului bilateral de supraveghere. Acesta are ca membri reprezentați ai fiecărui agent tehnic responsabil de certificarea în materie de navigabilitate şi de mediu, de sistemele de management al calității şi elaborarea normelor.

2.1.2 Conducerea comună poate să invite şi alți participanți, pentru a facilita îndeplinirea mandatului acestui Comitet de supraveghere a certificării.

2.2 Mandat

2.2.1 Comitetul de supraveghere a certificării se întruneşte periodic pentru a asigura funcționarea şi punerea în aplicare eficientă a prezentei anexe. Funcțiile sale cuprind, în special, următoarele:

(a) Elaborarea, aprobarea şi revizuirea procedurilor de implementare tehnică;

(b) Comunicarea de informații privind aspecte importante ale siguranței şi elaborarea de planuri de acțiune în vederea abordării lor;

(c) Asigurarea aplicării coerente a prezentei anexe;

(d) Soluționarea problemelor tehnice care revin în responsabilitatea agenților tehnici şi examinarea altor probleme tehnice care nu pot fi soluționate la un nivel inferior;

(e) Dezvoltarea unor modalități eficiente de cooperare, asistență şi schimb de informații cu privire la normele de siguranță şi de mediu, la sistemele de certificare, de management al calității şi de standardizare;

(f) Administrarea listei de autorități aviatice menționate în apendicele I la prezenta anexă, în conformitate cu deciziile luate de Comitetul bilateral de supraveghere;

(g) Propunerea de modificări ale prezentei anexe către Comitetul bilateral de supraveghere.

2.2.2 Comitetul de supraveghere a certificării raportează problemele nesoluționate Comitetului bilateral de supraveghere şi asigură punerea în aplicare a deciziilor luate de Comitetul bilateral de supraveghere în ceea ce priveşte prezenta anexă.

3. IMPLEMENTAREA

3.1 Generalități

3.1.1 Agenții tehnici elaborează proceduri de implementare tehnică pentru punerea în aplicare a prezentei anexe, care să abordeze diferențele dintre sistemele de certificare a navigabilității şi de mediu ale părților.

3.1.2 Fiecare agent tehnic şi, după caz, autoritate aviatică, sprijină solicitările agentului tehnic şi, după caz, ale autorității aviatice ale celeilalte părți de a avea acces la datele aflate sub controlul reglementar al celuilalt agent tehnic şi, după caz, al celeilalte autorități aviatice, pentru a desfăşura activitățile prevăzute în prezenta anexă.

3.2 Aprobările de proiect

3.2.1 Agentul tehnic al SUA îndeplineşte funcțiile de stat de proiectare aplicabile Statelor Unite în conformitate cu anexa 8 la Convenția privind aviația civilă internațională încheiată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare „convenția de la Chicago”) pentru entitățile reglementate aflate sub jurisdicția sa.

3.2.2 Agentul tehnic al CE îndeplineşte, în numele statele membre ale UE, funcțiile de stat de proiectare aplicabile acestora în conformitate cu anexa

8 la Convenția de la Chicago pentru entitățile reglementate aflate sub jurisdicția sa.

3.2.3 Pentru a beneficia de acceptarea reciprocă în conformitate cu prezentul acord:

(a) EASA acționează în calitate de autoritate de certificare şi va accepta solicitări de certificare numai din partea solicitanților de pe teritoriul Comunității Europene pentru aprobarea inițială a proiectelor, modificărilor proiectelor şi informațiilor privind reparațiile ale acestora şi

(b) FAA acționează în calitate de autoritate de certificare şi va accepta solicitări de certificare numai din partea solicitanților de pe teritoriul Statelor Unite pentru aprobarea inițială a proiectelor, modificărilor proiectelor şi informațiilor privind reparațiile.

3.2.4 Fiecare agent tehnic va utiliza un proces de validare pentru a aproba

(a) proiectul aeronavei, motoarele aeronavei, elicele şi echipamentele acesteia,

(b) certificatele de tip suplimentare,

(c) modificările importante ale proiectului de tip, astfel cum sunt definite în procedurile de implementare tehnică şi

(d) modificări ale nivelurilor de zgomot şi de emisii

care au fost aprobate sau se află în curs de aprobare de către agentul tehnic al celeilalte părți în îndeplinirea funcțiilor de stat de proiectare. Procesul de validare, astfel cum este definit în procedurile de implementare tehnică, se bazează pe cât posibil pe evaluările, încercările şi inspecțiile tehnice, precum şi pe certificările de conformitate emise de celălalt agent tehnic. Baza certificării de navigabilitate elaborată pe parcursul procesului de validare a unei aeronave, motor sau elice utilizează normele sau codurile de navigabilitate aplicabile în vigoare la data adresării solicitării agentului tehnic care îndeplineşte funcțiile de stat de proiectare. Baza certificării de mediu se va elabora pe baza informațiilor datelor solicitărilor stabilite în procedurile de implementare tehnică.

3.2.5 Agenții tehnici se asigură că informațiile legate de cerințele de funcționare care au impact asupra proiectului sunt puse la dispoziția părților în decursul perioadei de validare. Autoritățile aviatice pun la dispoziția EASA aceste informații.

3.2.6 Agenții tehnici pot folosi şi un proces de certificare comună, după caz. Certificarea mixtă este o formă alternativă de validare şi se foloseşte în cazul în care solicitantul şi ambii agenți tehnici convin asupra acestei metode, în conformitate cu procedurile de implementare tehnică. Certificarea mixtă este o metodă optimă atunci când componentele unui produs nou sunt proiectate de o entitate reglementată aflată pe teritoriul celeilalte părți. În procesul de certificare comună, se consideră că demonstrația şi constatările de conformitate se realizează la nivel local, de către agentul tehnic al celeilalte părți.

3.2.7 Deoarece sistemele de reglementare ale părților în ceea ce priveşte piesele, datele de proiectare a reparațiilor şi modificările aduse proiectelor, altele decât cele menționate la punctul 3.2.4, sunt considerate suficient de comparabile pentru ca o să nu fie necesară o aprobare separată din partea agentului tehnic sau a autorității aviatice a părții importatoare, acesta va accepta piese, date de proiectare a reparaților sau modificări ale proiectului atunci când acestea au fost aprobate sau acceptate în alt mod de către agentul tehnic al celeilalte părți la îndeplinirea funcțiilor de stat de proiectare pentru piesele, datele de proiectare a reparațiilor şi modificările respectiv aduse proiectelor. Procedurile de implementare tehnică vor identifica situațiile în care este necesară o aprobare separată din partea agentului tehnic al părții importatoare.

3.2.8 Declarațiile de certificare privitoare la aprobările de proiect, inclusiv informațiile despre nivelurile de zgomot şi emisiile de gaze, vor fi definite în procedurile de implementare tehnică.

3.2.9 În cazul în care titularul unei aprobări de proiect îşi transferă aprobarea unei alte entități, agentul tehnic responsabil de aprobarea proiectului informează de îndată celălalt agent tehnic în privința transferului. Agenții tehnici definesc procedurile de facilitare a transferului de certificate între entitățile reglementate ale părților, în procedurile de implementare tehnică.

3.2.10 EASA acceptă procedurile de certificare ale SUA ca fiind o alternativă acceptabilă la cerințele Comunității Europene pentru a demonstra capacitățile unui solicitant..

3.3 Menținerea navigabilității

3.3.1 Agenții tehnici se angajează să ia măsuri de remediere a gradului nesatisfăcător de siguranță al produselor pe care le-au certificat. Agenții tehnici fac schimb de informații privind defecțiunile, funcționarea incorectă şi defectele, primite de la titularii de certificate pentru a sprijini investigația agentului tehnic al celeilalte părți în privința dificultăților de funcționare sau altor potențiale aspecte care vizează siguranța. Se consideră că prin acest schimb de informații între agenții tehnici, fiecare titular de aprobare îşi îndeplineşte obligația de a raporta defecțiunile,

funcționarea incorectă şi defectele către agentul tehnic al celeilalte părți, în conformitate cu legislația aplicabilă a acesteia din urmă. Acțiunile care vizează remedierea gradului nesatisfăcător de siguranță şi schimbul de informații privind siguranța sunt definite în procedurile de implementare tehnică.

3.3.2 Cu excepția cazului în care agentul tehnic al oricăreia din părți notifică altfel:

(a) FAA îndeplineşte în continuare funcțiile de stat de proiectare pentru menținerea navigabilității, aplicabile Statelor Unite în conformitate cu anexa 8 la Convenția de la Chicago pentru aeronave, motoare, elice şi echipamente pe durata ciclului de viață al produsului.

(b) EASA îndeplineşte, în numele statelor membre ale UE, funcțiile de stat de proiectare pentru menținerea navigabilității, aplicabile acestora în conformitate cu anexa 8 la Convenția de la Chicago pentru aeronave, motoare, elice şi echipamente pe durata ciclului de viață al produsului.

3.3.3 FAA exercită funcțiile de stat de producție aplicabile Statelor Unite în conformitate cu anexa 8 la Convenția de la Chicago pentru aeronave, motoare, elice şi echipamente pe durata ciclului de viață al produsului aflat sub jurisdicția sa. Autoritățile aviatice şi, după caz, EASA, exercită funcțiile de stat de producție aplicabile Statelor Unite în conformitate cu anexa 8 la Convenția de la Chicago pentru aeronave, motoare, elice şi echipamente pe durata ciclului de viață al produsului asupra căruia are jurisdicție. Acțiunile care vizează remedierea gradului nesatisfăcător de siguranță sunt definite în procedurile de implementare tehnică.

3.3.4 Orice modificări aduse statutului de proprietate sau navigabilitate al unui certificat emis de agentul tehnic al oricărei părți se comunică de îndată agentului tehnic al celeilalte părți.

3.4 <u>Producția</u>

3.4.1 Agenții tehnici şi, după caz, autoritățile aviatice, acordă aprobări de producție pe baza unui sistem corespunzător de calitate/ inspecție a producției, unui producător din cadrul propriului lor sistem de reglementare, atunci când respectivul producător desfăşoară activități de export de aeronave, motoare, elice, echipamente şi piese către cealaltă parte. Aceste aprobări de producție asigură că orice aeronave, motoare, elice, echipamente şi piese sunt conforme proiectului aprobat al părții importatoare, au trecut printr-o verificare de funcționare după caz şi pot fi exploatate în condiții de siguranță la data exportului.

3.4.2 Deoarece sistemele părților de reglementare a producției sunt considerate suficient de comparabile, agentul tehnic sau autoritatea aviatică a părții importatoare nu emite propria aprobare de producție pentru aceşti producători reglementați de partea exportatoare.

3.4.3 Fiecare agent tehnic şi, după caz, autoritate aviatică, recunoaşte aprobările de producție ale celuilalt agent tehnic sau autoritate aviatică, inclusiv:

(a) aprobările de producție acordate sau extinse pentru fabricarea de aeronave, motoare, elice, echipamente şi piese pe teritoriul lor şi pentru fabricarea de aeronave, motoare, elice, echipamente şi piese în afara teritoriului lor, şi

(b) aprobările de producție acordate pentru fabricarea de aeronave, motoare, elice, echipamente şi piese pe baza unui acord de licență al producătorului sau unui aranjament adecvat al producătorului cu un titular al aprobării de proiect de pe teritoriul celeilalte părți sau de pe teritoriul unei țări terțe. Atunci când un acord de licență pentru fabricarea de aeronave, motoare sau elice repartizează responsabilitățile de stat de proiectare şi stat de producție între cele două părți, FAA şi EASA sau, după caz, o autoritate aviatică, încheie un acord de lucru.

3.4.4 Agentul tehnic şi, după caz, autoritatea aviatică a fiecărei părți, îşi îndeplinesc obligațiile reglementare ce le revin de supraveghere a producătorilor şi furnizorilor aprobați în cadrul sistemului de calitate al producătorului, aflați pe teritoriul celeilalte părți, bazându-se pe sistemul de supraveghere al celeilalte părți imediat ce sunt întrunite toate condițiile de mai jos:

(a) agentul tehnic sau autoritatea aviatică responsabilă de supravegherea titularului aprobării de producție solicită oficial asistență la supraveghere;

(b) unității de producție i s-a acordat suplimentar o aprobare de producție pentru un domeniu similar, emisă de agentul tehnic sau autoritatea aviatică a teritoriului unde se află instalația de producție;

(c) agentul tehnic sau autoritatea aviatică a celeilalte părți se arată dispusă şi capabilă să desfăşoare astfel de activități în funcție de resursele proprii, şi

(d) agenții tehnici sau autoritatea aviatică documentează, după caz, detaliile oricărei activități de asistență la supraveghere convenite.

3.4.5 Pentru piesele produse în cadrul sistemului de reglementare al unei părți, într-o instalație aflată pe teritoriul celeilalte părți, agenții tehnici şi

autoritățile aviatice acceptă certificatele de autorizare a dării în exploatare sau alte documente, după cum s-a convenit, în loc de propria lor documentație, în următoarele condiții:

(a) instalației de producție i s-a acordat o aprobare de producție pentru un domeniu similar, emisă fie de un agent tehnic, fie de o autoritate aviatică menționată în apendicele 1, cu putere de reglementare asupra acestei unități de producție şi, după caz,

(b) pentru livrarea către utilizatorul final, respectivul titular al aprobării aplicabile i-a acordat furnizorului său permisiunea scrisă, atunci când acest lucru este permis în cadrul sistemului de reglementare al titularului aprobării.

3.4.6 Pentru produsele fabricate în conformitate cu un acord de licență, agenții tehnici stabilesc procedurile necesare pentru a se asigura că toate modificările aduse proiectului de către titularul licenței sunt aprobate, prin intermediul titularului aprobării de proiect, de către agentul tehnic care îndeplineşte responsabilitățile de stat de proiectare pentru produsul respectiv.

3.5 Certificarea de navigabilitate pentru export

3.5.1 Agentul tehnic şi, după caz, autoritatea aviatică a fiecărei părți, acceptă reciproc certificările de navigabilitate ale celeilalte părți pentru toate produsele, atunci când un produs este exportat de pe teritoriul aflat sub jurisdicția a unei părți către teritoriul aflat sub jurisdicția celeilalte părți, cu certificarea de navigabilitate corespunzătoare. Agenții tehnici şi, după caz, autoritățile aviatice sau alte organisme aprobate în mod corespunzător, emit următoarea documentație de navigabilitate la fiecare export:

(a) un certificat de navigabilitate pentru export pentru aeronave noi sau uzate, după cum se defineşte în procedurile de implementare tehnică.

(b) un certificat de navigabilitate pentru export sau un certificat de autorizare a dării în exploatare pentru un motor sau elice nouă de aeronavă.

(c) un certificat de autorizare a dării în exploatare pentru o piesă sau un echipament nou.

3.5.2 Pentru produsele noi, agenții tehnici sau autoritățile aviatice menționate în apendicele 1 (sau entitățile lor reglementate desemnate, după caz) certifică, prin emiterea unui document specific de navigabilitate pentru export, că aeronava sau motorul, elicea, piesa sau echipamentul:

(a) este conform unui proiect aprobat de agentul tehnic importator şi specificat în fişa de date a certificatului de tip sau unei alte aprobări de proiect, inclusiv orice alte certificate de tip suplimentare;

(b) se află într-o stare care permite exploatarea sa în condiţii de siguranţă, inclusiv conformitatea cu orice directive de navigabilitate (dacă este cazul) sau cu orice note de informare privind siguranţa, notificate de agentul tehnic importator şi respectând orice acţiuni obligatorii de siguranţă (dacă este cazul) privind producţia sau întreţinerea, după cum a notificat autoritatea aviatică importatoare în cauză.

(c) a trecut printr-o verificare tehnică finală de funcţionare, după caz;

(d) este marcat sau identificat în mod corespunzător, în conformitate cu cerinţele agentului tehnic importator;

(e) întruneşte cerinţele suplimentare prevăzute şi notificate de agentul tehnic importator, şi

(f) în cazului unui motor reconstruit de aeronavă, că motorul a fost reconstruit de producătorul motorului.

3.5.3 Agenţii tehnici sau autorităţile aviatice menţionate în apendicele 1 (sau organismele lor desemnate reglementate, după caz) acceptă şi o aeronavă civilă uzată pentru certificarea de navigabilitate standard sau specială (restricţionată) în cazul în care există un titular al certificatului de tip sau al certificatului de tip european restricţionat, care să sprijine menţinerea navigabilităţii aeronavei şi în cazul în care agentul tehnic sau autoritatea aviatică a celeilalte părţi certifică faptul că aeronava:

(a) a fost întreţinută corespunzător pe durata vieţii sale de serviciu (după cum reiese din registrele corespunzătoare de întreţinere) şi

(b) întruneşte cerinţele prevăzute la punctul 3.5.2. literele (a) - (e).

Registrele de întreţinere şi inspecţie care însoţesc o aeronavă uzată sunt descrise în detaliu în procedurile de implementare tehnică.

3.5.4 Întreaga documentaţie de navigabilitate trebuie să conţină declaraţiile corespunzătoare de autorizare, în conformitate cu specificaţiile din procedurile de implementare tehnică.

3.5.5 În cazul în care, în procesul de certificare a navigabilităţii, agentul tehnic exportator sau autoritatea aviatică exportatoare nu întruneşte toate cerinţele tehnice prevăzute la punctul 3.5.2. literele (a) - (f) sau 3.5.3,

agentul tehnic exportator sau autoritatea aviatică exportatoare are obligația:

(a) de a informa de îndată agentul tehnic sau autoritatea aviatică în privința acestui fapt;

(b) de a coordona, împreună cu agentul tehnic sau autoritatea aviatică importatoare, în conformitate cu procedurile de implementare tehnică, acceptarea sau respingerea excepțiilor de la cerințe, înainte de a încheia certificarea de navigabilitate; şi

(c) de a furniza documente doveditoare privind orice excepții acceptate în cazul exportării produsului.

3.5.6 Pe lângă produsele enumerate în apendicele 1 la anexa 1, FAA va accepta în continuare produsele care au fost incluse în domeniul de aplicare al unui acord bilateral privitor la navigabilitate menționat în Apendicele 1 la acord, care sunt conforme cu un proiect aprobat de FAA, cu condiția ca acestea să fi fost produse şi să fi obținut certificatul de navigabilitate corespunzător înainte de data intrării în vigoare a prezentului acord.

3.5.7 Comunitatea europeană nu va cere marcajul specific EPA (European Parts Approval) pentru piesele importate din Statele Unite, cu excepția cazului în care EASA acționează ca stat de proiectare.

4. ACCEPTAREA CONSTATĂRILOR ŞI APROBĂRILOR

4.1. Cerințe care trebuie îndeplinite pentru acceptarea constatărilor şi aprobărilor

4.1.1 Agenții tehnici şi, după caz, autoritățile aviatice, stabilesc un sistem de certificare şi supraveghere a diverselor activități incluse în domeniul de aplicare al prezentei anexe. Sistemul se bazează pe documente şi cuprinde structura organizatorică, calificările personalului, precum şi politicile şi procedurile interne utilizate la realizarea respectivelor activități.

4.1.2 Fiecare agent tehnic şi, după caz, autoritățile aviatice, trebuie să demonstreze că au suficiente cunoştințe despre sistemul celeilalte părți în ceea ce priveşte navigabilitatea şi cerințele de mediu, politicile conexe şi textele orientative, procedurile şi structura organizatorică.

4.1.3 Fiecare agent tehnic şi, după caz, autoritățile aviatice, se asigură că personalul este calificat corespunzător şi deține suficiente cunoştințe, experiență şi pregătire pentru a îşi îndeplini responsabilitățile în conformitate cu prezentul acord.

4.1.4 Aceste sisteme fac obiectul unor audituri interne de calitate, precum şi al unor inspecţii de acreditare sau standardizare. Procedurile de implementare tehnică stabilesc participarea periodică a agenţilor tehnici la auditul intern de calitate şi la inspecţiile de acreditare sau standardizare ale celeilalte părţi, inclusiv la inspecţiile autorităţilor aviatice menţionate la punctul 4.2.3, pentru a menţine încrederea reciprocă în sistemele părţilor. Agenţii tehnici şi autorităţile aviatice se vor supune acestor inspecţii şi se vor asigură că entităţile reglementate oferă accesul ambilor agenţi tehnici.

4.2. Calificările agenţilor tehnici şi ale autorităţilor aviatice

4.2.1 Sub rezerva condiţiilor definite în procedurile de implementare tehnică, agenţii tehnici trebuie să întrunească cerinţele prevăzute la punctele 4.1.1-4.1.3, în urma procesului de consolidare a încrederii. Pentru certificarea de navigabilitate, procesul de consolidare a încrederii a fost încheiat, după cum reiese din includerea prezentei anexe în acord. Pentru certificarea de mediu, procesul de consolidare a încrederii este definit în procedurile de implementare tehnică.

4.2.2 Autorităţile aviatice care întrunesc cerinţele specificate la punctele 4.1.1-4.1.3 pentru funcţiile de certificare a producţiei şi a navigabilităţii sunt enumerate în apendicele 1 la prezenta anexă, împreună cu domeniile de activitate pe care le exercită.

4.2.3 În cazul în care, în urma unei inspecţii de standardizare efectuată de EASA, Comunitatea Europeană stabileşte că alte autorităţi aviatice întrunesc cerinţele prevăzute la punctele 4.1.1-4.1.3, agenţii tehnici derulează procesul prezentat în Secţiunea 1 a procedurilor de implementare tehnică. După încheierea procesului, în cazul în care consideră de cuviinţă, agenţii tehnici propun Comitetului bilateral de supraveghere modificările apendicelui 1 avute în vedere, inclusiv modificările domeniului de activitate al unei autorităţi aviatice.

4.2.4 În cazul în care un agent tehnic este de părere că nu mai este adecvată competenţa tehnică a celuilalt agent tehnic sau a oricărei autorităţi aviatice, agenţii tehnici se consultă şi propun un plan de acţiune, care poate să cuprindă şi activităţi de consolidare a încrederii, pentru a remedia deficienţele. În mod similar, în cazul în care unul din agenţii tehnici este de părere că acceptarea constatărilor sau aprobărilor întocmite de o autoritate aviatică trebuie suspendate, agenţii tehnici se consultă. În cazul în care încrederea nu este restabilită prin mijloace reciproc acceptabile, oricare din agenţii tehnici poate să aducă acest aspect în atenţia Comitetului bilateral de supraveghere. În cazul în care problema nu se rezolvă prin mijloace reciproc acceptabile, fiecare parte poate să trimită celeilalte părţi o notificare în conformitate cu articolul 18 alineatul A din acord.

4.2.5 În mod similar, agenții tehnici se consultă ori de câte ori un agent tehnic propune reintroducerea unei autorități aviatice care a fost anterior eliminată din apendicele 1 de către Comitetului bilateral de supraveghere sau ale cărei constatări sau aprobări au fost suspendate.

5. COMUNICĂRILE

Toate comunicările între agenții tehnici şi, după caz, autoritățile aviatice, inclusiv documentația, se fac în limba engleză. Agenții tehnici pot conveni asupra unor excepții, de la caz la caz, în privința informațiilor referitoare la conformitatea certificării.

6. CONSULTĂRILE TEHNICE

Agenții tehnici convin să soluționeze diferendele legate de punerea în aplicare a prezentei anexe prin intermediul consultărilor. Agenții tehnici depun toate eforturile pentru a soluționa diferendele la cel mai scăzut nivel tehnic posibil, utilizând procesul prezentat în procedurile de implementare tehnică înainte de a sesiza Comitetul bilateral de supraveghere.

7. ASISTENȚA TEHNICĂ

7.1 La cerere şi de comun acord, agentul tehnic al fiecărei părți sau, după caz, o autoritate aviatică, asigură asistență tehnică agentului tehnic al celeilalte părți sau, după caz, autorității aviatice, pentru activitățile de supraveghere a certificării şi menținerii navigabilității în ceea ce priveşte proiectarea, producția, navigabilitatea şi certificarea de mediu efectuate pe teritoriul fiecărei părți. Procesul de acordare a acestui tip de asistență este descris în procedurile de implementare tehnică.

7.2 Agenții tehnici sau autoritățile aviatice pot refuza să acorde această asistență tehnică din cauza lipsei resurselor necesare, din cauza faptului că produsul nu se află în domeniul de aplicare al prezentului acord sau că sistemul de reglementare nu vizează unitatea respectivă.

7.3 Atunci când se acordă asistență tehnică, agentul tehnic sau, după caz, autoritatea aviatică ce acordă asistența aplică sistemul şi procedurile de reglementare ale părții respective, cu excepția cazului în care agenții tehnici sau, după caz, autoritățile aviatice nu convin altfel. Asistența tehnică, inclusiv inspecțiile de conformitate, asistarea la încercări şi stabilirea conformității, poate fi acordată de organisme desemnate/delegate. În cazurile în care o organizație desemnată de Comunitatea Europeană nu deține aceste privilegii în autorizația de producție, autoritățile aviatice pot să acorde asistență în mod direct sau pot să extindă respectivele privilegii la organismul în cauză. În cazul în care o

organizație aprobată de Comunitatea Europeană nu deține aceste privilegii în autorizarea de proiect, EASA poate să acorde asistență în mod direct sau poate să extindă respectivele privilegii la organismul în cauză.

7.4 Asistența tehnică poate fi solicitată, de asemenea, în ceea ce priveşte importul de aeronave uzate care au fost inițial exportate din Statele Unite sau din Comunitatea Europeană. Agentul tehnic al fiecărei părți şi, după caz, autoritățile aviatice, asistă/ajută agentul tehnic al celeilalte părți sau, după caz, autoritatea aviatică să obțină informații cu privire la configurația aeronavei în momentul ieşirii din unitatea de producție.

8. NOTIFICAREA INVESTIGAȚIILOR SAU A MĂSURILOR LUATE

Agentul tehnic şi, după caz, autoritățile aviatice ale fiecărei părți notifică de îndată agentului tehnic sau, după caz, autorității aviatice a celeilalte părți, investigațiile sau măsurile luate în privința 1) unui produs sau unei entități reglementate în materie de certificare de navigabilitate sau certificare de mediu sau 2) unei acțiuni a agentului tehnic sau a autorității aviatice nu respectă prezenta anexă. Agenții tehnici şi, după caz, autoritățile aviatice cooperează în cadrul schimbului de informații necesare pentru aceste investigații sau pentru luarea de măsuri.

PRODUSELE AUTORIZATE DE EASA, AUTORITĂȚILE AVIATICE ŞI S.U.A

DOCUMENTE AFERENTE DE EXPORT ŞI

ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ

ACCEPTATE ÎN TEMEIUL PREZENTULUI ACORD

Agentul tehnic al Comunității Europene	**PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ**
EASA	
Produse şi documente de export aferente acceptate la importul în S.U.A.	• Aeronave noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul aprobării unei întreprinderi de producție emise de EASA şi însoțite de formularul EASA 27. • Motoare şi elice noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul aprobării unei întreprinderi de producție emisă de EASA [punctul 3.4.3] şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare). • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul aprobării unei întreprinderi de producție emisă de EASA, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. În cazul în care aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Date de proiectare (declarații de conformitate) şi asistarea la încercări. • Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică.

Agentul tehnic al Comunității Europene	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
	• Inspecții de conformitate.

.

	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Austria	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Avioane mici, avioane foarte uşoare, planoare şi planoare motorizate noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări austriece a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat austriac de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat austriac de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Motoare şi elice noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări austriece a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări austriece a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări austriece a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA 1 emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.

.

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Belgia	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat belgian de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări belgiene a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Baloane libere noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în conformitate cu partea 21 subsecțiunea F EASA sau în temeiul unei aprobări belgiene a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat belgian de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări belgiene a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.

.

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Republica Cehă	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Avioane mici, avioane foarte uşoare şi planoare conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări cehe a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat ceh de navigabilitate pentru export, emis înainte de 28 septembrie 2008. Baloane libere noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări cehe a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat ceh de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2007. • Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat ceh de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Motoare şi elice noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări cehe a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări cehe a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări cehe a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
	statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.

.

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Danemarca	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M EASA , după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat danez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Echipamente noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări daneze a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări daneze a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Finlanda	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat finlandez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Echipamente noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări finlandeze a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări finlandeze a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Fran□a	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Avioane noi, elicoptere, avioane foarte uşoare şi planoare conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări franceze a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat francez de navigabilitate de export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Baloane noi libere, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în conformitate cu partea 21 subsecțiunea F a EASA sau în temeiul unei aprobări franceze a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat francez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA , după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat francez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Motoare şi elice noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări franceze a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Echipamente noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări franceze a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări franceze a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
	suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.
Acceptarea documentelor franceze privind piesele produse în Franța în temeiul unei aprobări de producție din partea S.U.A.	• Formularul EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) se acceptă pentru piesele produse în conformitate cu sistemul de calitate al unui titular al unei autorizații de producție din S.U.A., la un furnizor al acestui titular stabilit în Franța, cu condiția ca titularul respectiv să dețină, de asemenea, o autorizație franceză a unei întreprinderi de producție pentru aceeaşi piesă.

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Germania	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Avioane noi, elicoptere, avioane foarte uşoare, planoare şi planoare cu motor conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări germane a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat german de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Baloane noi libere, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în conformitate cu partea 21 subsecțiunea F a EASA sau în temeiul unei aprobări germane a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat german de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Aeronave noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări a unei întreprinderi de producție germană şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat de navigabilitate de export german emis înainte de 28 septembrie 2008. • Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat german de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Motoare şi elice noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări germane a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări germane a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări germane a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005):

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
	➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.
Acceptarea documentelor germane privind piesele produse în Germania în temeiul unei aprobări de producție din partea S.U.A.	• Formularul EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) se acceptă pentru piesele produse în conformitate cu sistemul de calitate al unui titular al unei autorizații de producție din S.U.A., la un furnizor al acestui titular stabilit în Germania, cu condiția ca titularul respectiv să dețină, de asemenea, o autorizație germană a unei întreprinderi de producție pentru aceeaşi piesă.

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Italia	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Avioane noi, elicoptere, avioane foarte uşoare şi planoare conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări italiene a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat italian de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA , după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat italian de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări italiene a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări italiene a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.
Acceptarea documentelor italiene privind piesele produse	• Formularul EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) se acceptă pentru piesele produse în conformitate cu sistemul de calitate al

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
în Italia în temeiul unei aprobări de producție din partea S.U.A.	unui titular al unei autorizații de producție din S.U.A., la un furnizor al acestui titular stabilit în Italia, cu condiția ca titularul respectiv să dețină, de asemenea, o autorizație italiană a unei întreprinderi de producție pentru aceeaşi piesă.

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Lituania	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Planoare şi planoare cu motor noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări lituaniene a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat lituanian de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Elice noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări lituaniene a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări lituaniene a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb pentru produsele enumerate mai sus;

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Luxemburg	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări luxemburgheze a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
□ările de Jos	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA , după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat neerlandez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări neerlandeze a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări neerlandeze a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Polonia	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Avioane noi, elicoptere, avioane foarte uşoare şi planoare conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări poloneze a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat polonez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat polonez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Motoare şi elice noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări poloneze a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări poloneze a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări poloneze a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb pentru produsele poloneze enumerate mai sus; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare,

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
	iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• **Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică.** • **Inspecții de conformitate.**

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
România	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Planoare, planoare cu motor şi avioane foarte uşoare noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări româneşti a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat românesc de navigabilitate pentru export român emis înainte de 28 septembrie 2008. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări româneşti a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• **Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică.** • **Inspecții de conformitate.**

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Slovacia	
Produse şi documente aferente de export acceptate pentru importul în S.U.A.	• Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări slovace a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Spania	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Avioane noi şi avioane foarte uşoare conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări spaniole a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat spaniol de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat spaniol de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Baloane libere noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări spaniole a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat spaniol de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări spaniole a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări spaniole a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
	aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Suedia	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA , după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat suedez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări suedeze a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări suedeze a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; ➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
Regatul Unit	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	• Avioane mici şi avioane foarte uşoare noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări britanice a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat britanic de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Aeronave noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări britanice a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat britanic de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Baloane libere noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări britanice a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat britanic de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Avioane uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu partea 145 sau partea M a EASA , după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat britanic de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. • Motoare şi elice noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări britanice a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Echipamente noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei aprobări britanice a unei întreprinderi de producție şi însoțite de un formular EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări britanice a unei întreprinderi de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): ➢ piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului şi/sau echipamentului;

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
	➢ piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică;

	➢ piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu titularul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare şi statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele FAA	• Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.
Acceptarea documentelor britanice privind piesele produse în Regatul Unit în temeiul unei aprobări de producție din partea S.U.A.	• Formularul EASA 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) se acceptă pentru piesele produse în conformitate cu sistemul de calitate al unui titular al unei autorizații de producție din S.U.A., la un furnizor al acestui titular stabilit în Regatul Unit, cu condiția ca titularul respectiv să dețină, de asemenea, o autorizație britanică a unei întreprinderi de producție pentru aceeaşi piesă.

Agentul tehnic al Statelor Unite	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
FAA	
Produse şi documente de export aferente acceptate pentru importul în UE	• Aeronave noi, conforme unui proiect aprobat de EASA, fabricate în temeiul unei aprobări americane de producție şi însoțite de un formular 8130-4 (certificat de navigabilitate pentru export). • Baloane libere noi, conforme unui proiect aprobat de EASA, fabricate în temeiul unei aprobări americane de producție şi însoțite de un formular 8130-4 (certificat de navigabilitate pentru export). • Dirijabile noi, conforme unui proiect aprobat de EASA, fabricate în temeiul unei aprobări americane de producție şi însoțite de un formular 8130-4 (certificat de navigabilitate pentru export). • Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de EASA, întreținute în conformitate cu sistemul autorizat al FAA (şi anume CFR 14, părțile 43, 65, 121, 125, 135, 145 sau 129.14) şi însoțite de un formular 8130-4 (certificat de navigabilitate pentru export). • Motoare noi şi reconstruite, precum şi elice conforme unui proiect aprobat de EASA, fabricate în temeiul unei aprobări americane de producție şi însoțite de un formular 8130-4 (certificat de navigabilitate pentru export). • Echipamente noi, conforme unui proiect aprobat de EASA, fabricate în temeiul unei aprobări americane de producție şi însoțite de un formular 8130-3 (certificat de autorizare a dării în exploatare). • Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei aprobări amenricane de producție, care sunt conforme cu datele de proiect aprobat de EASA şi pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de EASA [însoțite de un formular 8130-3 FAA (certificat de autorizare a dării în exploatare)]: ➢ piese de schimb pentru produsul şi/sau echipamentul respectiv, inclusiv piesele produse în temeiul unui acord de licență cu un titular al unei aprobări de proiect eliberate de EASA; ➢ piese de modificare pentru modificările de proiect în privința cărora FAA este statul de proiectare pentru modificarea de proiect sau piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu un titular al unei aprobări de proiect eliberate de EASA; ➢ piese de schimb şi de modificare, astfel cum sunt definite în procedurile de punere în aplicare tehnică,

Agentul tehnic al Statelor Unite	PRODUSE, DOCUMENTE DE EXPORT ŞI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ
	însoțite de un formular 8130-3 al FAA şi de declarațiile corespunzătoare de certificare.
Activități de asistență tehnică desfăşurate în numele EASA	• Date de proiectare (declarații de conformitate) şi asistarea la încercări. • Supravegherea şi supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. • Inspecții de conformitate.

ANEXA 2:

ÎNTREȚINEREA

1. OBIECT ŞI DOMENIU DE APLICARE

Părțile şi-au evaluat reciproc normele şi sistemele privitoare la aprobarea unităților de reparații sau întreprinderilor de întreținere care efectuează întreținerea produselor aeronautice civile. În conformitate cu articolul 4 alineatul A din acord, prezenta anexă are ca obiect acceptarea reciprocă a constatărilor de conformitate, a aprobărilor, documentației şi asistenței tehnice în ceea ce priveşte aprobările şi monitorizarea unităților de reparații sau întreprinderilor de întreținere, după cum se descrie în detaliu în apendicele la prezenta anexă. Nicio dispoziție din prezenta anexă nu se interpretează ca limitând capacitatea unei părți de a acționa în conformitate cu articolul 15 din acord.

2. DEFINIȚII

2.1 „Reparația capitală" înseamnă un proces care asigură că produsul aeronautic în cauză este în deplină conformitate cu toleranțele aplicabile de funcționare specificate în certificatul de tip al titularului, în instrucțiunile producătorului echipamentului privind menținerea navigabilității sau în datele care sunt aprobate sau acceptate de autoritate.
Nu se poate spune că un produs a făcut obiectul unei reparații capitale decât în cazul în care a fost cel puțin dezasamblat, curățat, inspectat, reparat, după caz, reasamblat şi încercat în conformitate cu datele menționate anterior.

2.2 „Transformare sau modificare" înseamnă o schimbare adusă caracteristicilor de fabricație, configurație, performanță şi mediu înconjurător sau a limitărilor de exploatare ale produsului aeronautic civil respectiv.

2.3 „Date aprobate de FAA" înseamnă datele aprobate de administratorul FAA sau de reprezentantul desemnat al acestuia, inclusiv date de proiect ale CE reciproc acceptate în conformitate cu anexa 1.

2.4 „Date aprobate de EASA" înseamnă datele aprobate de un agentul tehnic al CE sau de un organism desemnat de acesta, inclusiv datele de proiect ale S.U.A. reciproc acceptate în conformitate cu anexa 1.

2.5 „Condiții speciale" înseamnă cerințele prevăzute la titlul 14 din Codul de reglementări federale al Statelor Unite, părțile 43 şi 145 (denumite în continuare „CFR 14 partea 43 sau 145, după caz) sau în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei (denumită în continuare „partea 145 a EASA") care, pe baza unei comparații a sistemelor reglementare de întreținere, nu sunt considerate

comune celor două sisteme şi sunt suficient de importante pentru a fi luate în considerare.

3. COMITETUL MIXT DE COORDONARE

3.1 Componență

3.1.1 Se instituie un Comitet mixt de coordonare a activităților de întreținere (CMCI), aflat sub conducerea comună a directorului EASA responsabil de aprobările pentru întreprinderi şi a directorului FAA pentru standarde de zbor. Comitetul are ca membri, din partea fiecărui agent tehnic, reprezentanții de profil responsabili de sistemele de întreținere, de sistemele de management al calității şi de elaborarea normelor de reglementare, după caz.

3.1.2 Conducerea comună poate să invite şi alți participanți, pentru a facilita îndeplinirea mandatului acestui CMCI.

3.2 Mandat

3.2.1 CMCI se întruneşte cel puțin o dată pe an pentru a asigura bune funcționare şi punerea în aplicare eficientă a prezentei anexe. Printre funcțiile sale se numără:

(a) elaborarea, aprobarea şi revizuirea orientărilor detaliate ce trebuie utilizate pentru procesele reglementate de prezenta anexă;

(b) comunicarea de informații privind aspectele importante de siguranță şi elaborarea de planuri de acțiune în vederea abordării lor;

(c) asigurarea aplicării coerente a prezentei anexe;

(d) soluționarea problemelor tehnice care revin în responsabilitatea agenților tehnici şi examinarea altor probleme tehnice care nu pot fi soluționate la un nivel inferior;

(e) elaborarea, aprobarea şi revizuirea orientărilor detaliate ce trebuie utilizate pentru tranziție, cooperare, asistență, schimb de informații şi participarea reciprocă la auditul intern de calitate, standardizarea şi controalele prin sondaj realizate în cadrul sistemelor de întreținere, de management al calității şi de standardizare;

(f) actualizarea listei de autorități aviatice menționate în apendicele 2 la prezenta anexă, în conformitate cu deciziile luate de Comitetul bilateral de supraveghere;

(g) propunerea de modificări ale prezentei anexe către Comitetul bilateral de supraveghere.

3.2.2 CMCI îi raportează problemele nesoluționate Comitetului bilateral de supraveghere şi asigură punerea în aplicare a deciziilor luate de Comitetul bilateral de supraveghere în ceea ce priveşte prezenta anexă.

4. IMPLEMENTAREA

4.1 Sub rezerva condițiilor din prezenta anexă, părțile convin ca agenții lor tehnici să accepte inspecțiile şi monitorizarea unităților de reparații/întreprinderilor de întreținere efectuate de celălalt agent tehnic sau, după caz, de celelalte autorități aviatice, în vederea constatărilor de conformitate cu cerințele părții respective pentru eliberarea şi menținerea valabilității certificatelor.

4.2 Certificatul emis de un agent tehnic în conformitate cu prezenta anexă nu va depăşeşte domeniul clasificărilor şi limitărilor prevăzute în certificatul emis de către celălalt agent tehnic sau de către cealaltă autoritate aviatică.

4.3 Certificate FAA

4.3.1 Fără a aduce atingere limitei competențelor administratorului FAA în conformitate cu CFR 14 partea 145, FAA acordă unei întreprinderi de întreținere un certificat şi specificații tehnice în cazul în care respectiva întreprindere a primit deja o aprobare de întreținere de la o autoritate aviatică menționată în apendicele 2 la prezenta anexă, în conformitate cu anexa II la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei, respectă condițiile prevăzute în prezenta anexă, inclusiv condițiile speciale ale FAA prezentate în apendicele 1, iar o autoritate aviatică i-a transmis FAA o recomandare sau un aviz în vederea certificării.

4.3.2 Certificatul FAA are ca obiect numai unitățile fixe suplimentare aflate pe teritoriul unui stat membru care se regăseşte în apendicele 2. Fiecare unitate fixă suplimentară trebuie să se afle sub supravegherea unei autorități aviatice menționate în apendicele 2.

4.3.3 Certificatul FAA are ca obiect numai stațiile de linie aflate pe teritoriul unui stat membru al UE şi sub supravegherea unei autorități aviatice menționate în apendicele 2.

4.4 Certificate EASA

4.4.1 EASA acordă unei unități de reparații un certificat în conformitate cu apendicele 4 în cazul în care respectiva unitate de reparații a primit deja o aprobare a FAA de întreținere în conformitate cu CFR 14 partea 145, respectă condițiile prevăzute în prezenta anexă, inclusiv condițiile speciale ale EASA prezentate în apendicele 1, iar FAA a emis o recomandare şi un aviz către EASA, cu excepția cazului în care directorul executiv al EASA constată că aceste demersuri nu sunt necesare pentru menținerea sau modificarea produselor aeronautice înregistrate sau proiectate într-

un stat membru al EU sau a pieselor montate pe aceste produse, sau că resursele EASA nu permit tratarea solicitării.

4.4.2. Certificatul EASA are ca obiect numai stațiile de linie aflate pe teritoriul Statelor Unite.

4.5. Agenții tehnici şi, după caz, autoritățile aviatice:

(a) furnizează recomandări sau avize în vederea certificării unităților de reparații către FAA, iar în vederea certificării întreprinderilor de întreținere către EASA;

(b) supraveghează şi întocmesc rapoarte cu privire la menținerea conformității permanente cu cerințele prezentate în prezenta anexă de către întreprinderile de întreținere din Comunitatea Europeană şi de către unitățile de reparații din Statele Unite.

(c) acceptă sau aprobă, după caz, completările la manualul/prezentarea întreprinderii, trimise de solicitant şi considerate conforme cu apendicele 1;

(d) respectă procedurile prevăzute în apendicele 3.

4.6. Agentul tehnic al fiecărei părți sau, după caz, autoritatea aviatică, îi oferă, la cerere, agentului tehnic sau, după caz, autorității aviatice a celeilalte părți asistență tehnică în activitățile de întreținere, în scopul realizării obiectivelor prezentei anexe. Agenții tehnici sau autoritățile aviatice pot refuza să acorde această asistență tehnică din cauza lipsei resurselor necesare, din cauza faptului că activitatea de întreținere nu se află în domeniul de aplicare al prezentului acord sau că sistemul de reglementare nu vizează unitatea respectivă. Domeniile de asistență includ, dar nu se limitează la:

(a) efectuarea de investigații şi, la cerere, raportarea aferentă;

(b) obținerea şi furnizarea de date pentru rapoarte, la cerere.

4.7 Agenții tehnici pot să efectueze inspecții independente ale unităților de reparații/întreprinderilor de întreținere, atunci când anumite probleme de siguranță justifică acest lucru, în conformitate cu articolul 15 alineatul B din acord.

4.8 Părțile convin că întreținerea şi transformările sau modificările aduse unui produs aeronautic civil aflat sub controlul reglementar al unei părți pot fi realizate şi că produsul poate fi repus în serviciu de către o unitate de reparații/întreprindere de întreținere aflată sub controlul reglementar al celeilalte părți, imediat ce a fost aprobată în conformitate cu dispozițiile din prezenta anexă.

4.9 Părțile convin că întreținerea de urgență sau în cazuri speciale a unei aeronave sau componente poate fi efectuată în afara teritoriului specificat la articolul 12 din acord, sub rezerva unei aprobări prealabile. Aprobarea pentru întreținerea de

urgență sau în cazuri speciale se acordă în conformitate cu procedurile definite de CMCI.

4.10 Modificările aduse de părți în ceea ce privește organizarea, reglementările, procedurile sau standardele în domeniul aviației civile, inclusiv celor ale agenților tehnici și autorităților aviatice, pot afecta temeiul în care este executată prezenta anexă. În consecință, părțile, prin intermediul agenților tehnici și, după caz, al autorităților aviatice, se sfătuiesc cât de repede posibil în privința planurilor de modificări și discută despre măsura în care modificările planificate afectează temeiul prezentei anexe. În cazul în care consultările în conformitate cu articolul 15 alineatul C din acord conduc la un acord de modificare a prezentei anexe, părțile încearcă să se asigure că amendamentul intră în vigoare în același timp sau imediat după data intrării în vigoare sau data punerii în aplicare a modificării care a stat la baza amendamentului.

5. COMUNICARE ȘI COOPERARE

5.1 Părțile, prin intermediul CMCI, își transmit listele cu punctele de contact pentru diversele aspecte tehnice ale prezentei anexe. Respectiva listă este actualizată de agenții tehnici.

5.2 Toate comunicările între părți, inclusiv documentația tehnică furnizată spre revizuire sau aprobare, în conformitate cu detaliile din prezenta anexă, se fac în limba engleză.

5.3 În cazul unor situații urgente sau speciale, punctele de contact ale agenților tehnici și, după caz, ale autorităților aviatice, comunică și se asigură că se iau de îndată măsurile corespunzătoare.

6. CERINȚE DE CALIFICARE PENTRU ACCEPTAREA CONSTATĂRILOR DE CONFORMITATE

6.1. Cerințe de bază

6.1.1 Agentul tehnic şi, după caz, autoritățile aviatice ale fiecărei părți demonstrează agentului tehnic al celeilalte părți sistemele de supraveghere reglementară a unităților de reparații/întreprinderilor de întreținere. Pentru a proceda la supravegherea unităților de reparații/întreprinderilor de întreținere în numele celeilalte părți, agentul tehnic şi, după caz, autoritățile aviatice ale fiecărei părți demonstrează, în special, eficiența şi caracterul adecvat:

(a) al structurii juridice şi de reglementare;

(b) al structurii organizatorice;

(c) al resurselor, inclusiv a unui personal suficient calificat;

(d) al programului de formare;

(e) al politicilor, proceselor şi procedurilor interne;

(f) al documentației şi înregistrărilor;

(g) al programului de certificare şi supraveghere activă;

(h) al autorității asupra entităților reglementate.

6.2 <u>Încrederea inițială</u>

6.2.1 Agenții tehnici şi autoritățile aviatice identificate în apendicele 2 la prezenta anexă la data intrării în vigoare a acordului întrunesc cerințele prevăzute în prezenta anexă, în urma procesului de consolidare a încrederii derulat în scopul încheierii acordului.

6.2.2. În cazul în care constată că o autoritate aviatică a încheiat cu succes o evaluare a conformității cu cerințele prevăzute în prezenta anexă, CMCI face o propunere Comitetului bilateral de supraveghere în vederea includerii respectivei autorități aviatice în apendicele 2.

6.3. Menținerea încrederii

6.3.1 Agenții tehnici și autoritățile aviatice demonsrează în continuare supravegherea eficientă descrisă la punctul 6.1.1, în conformitate cu procedurile CMCI.

(a) În mod special, agenții tehnici și autoritățile aviatice:

(i) au dreptul de a participa reciproc la auditurile de calitate, la inspecțiile prin sondaj și la inspecțiile de standardizare, precum și de a stabili un program anual de inspecții prin sondaj, ținând seama de eventualele modificări necesare pentru a se adapta la situație;

(ii) se supun inspecțiilor, în conformitate cu punctul 6.3.1 litera (a) punctul (i);

(iii) se asigură că entitățile reglementate le oferă agenților tehnici ai ambelor părți accesul liber în vederea efectuării de audituri și inspecții;

(iv) pun la dispoziție rapoartele auditurilor de calitate, ale inspecțiilor de standardizare și ale inspecțiilor prin sondaj aplicabile prezentei anexe;

(v) vor pune la dispoziție personalul adecvat disponibil pentru a participa la inspecțiile prin sondaj;

(vi) vor pune la dispoziție înregistrările și rapoartele de inspecție ale întreprinderii de întreținere, inclusiv evidențele privind acțiunile încheiate de implementare;

(vii) asigură servicii de interpretare la sediul autorității aviatice în timpul examinării evidențelor și documentelor interne ale întreprinderii de întreținere înregistrate în limba națională;

(viii) se sprijină reciproc în vederea finalizării eventualelor constatări ale inspecțiilor și

(ix) se asigură că orice inspecții prin sondaj sunt identificate și se bazează pe o analiză de risc și pe criterii obiective, fără a aduce atingere competențelor agenților tehnici;

(b) Agenții tehnici se notifică reciproc de îndată ce un agent tehnic sau o autoritate aviatică nu poate să întrunească o cerință prevăzută la prezentul punct. În cazul în care oricare din agenții tehnici consideră că nu mai este corespunzătoare competența tehnică, agenții tehnici se consultă și propun un plan de acțiune, inclusiv orice activități corective necesare, în vederea remedierii deficiențelor;

(c) În cazul în care un agent tehnic sau o autoritate aviatică nu remediază deficiențele în termenul specificat în planul de acțiune, oricare agent tehnic poate să sesizeze CMCI în acest sens;

(d) În cazul în care una din părți intenționează să suspende acceptarea constatărilor sau a aprobărilor emise de un agent tehnic sau de o autoritate aviatică, partea respectivă informează de îndată cealaltă parte în conformitate cu articolul 18 alineatul A din acord.

7. NOTIFICAREA INVESTIGAȚIILOR SAU MĂSURILOR DE EXECUTARE

7.1 În conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 8 din acord, fiecare parte, prin intermediul agentului său tehnic şi, după caz, al autorității sale aviatice, notifică de îndată celeilalte părți orice investigație şi orice măsuri ulterioare luate pentru nerespectarea, de către o unitate de reparații/întreprindere de întreținere aflată sub controlul reglementar al celeilalte părți, a dispozițiilor din prezenta anexă care ar putea conduce la luarea de măsuri de executare sub forma unei sancțiuni sau la revocarea, suspendarea sau limitarea unui certificat.

7.2 Notificarea se trimite către punctul de contact corespunzător al celeilalte părți, specificat în lista menționată la articolul 5 din prezenta anexă.

7.3 Părțile îşi rezervă dreptul de a lua astfel de măsuri de execuție. Cu toate acestea, în unele cazuri, o parte poate opta să analizeze o acțiune corectivă întreprinsă de cealaltă parte. Procesul de consultare cu privire la acest tip de acțiuni întreprinse în conformitate cu prezenta anexă va face obiectul unei analize periodice comune de către CMCI.

7.4 În cazul revocării sau suspendării unui certificat eliberat de FAA în temeiul CFR 14 partea 145 unei unități de reparații sau în cazul revocării sau suspendării unui certificat de autorizare a unei întreprinderi de întreținere eliberat în conformitate cu anexa II la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, agentul tehnic şi, după caz, autoritatea aviatică notifică agentului tehnic al celeilalte părți respectiva revocare sau suspendare.

8. DISPOZIȚII TRANZITORII

8.1 Pentru tranziția aprobărilor emise în temeiul acordurilor bilaterale între Statele Unite şi statele membre ale Comunității Europene enumerate în apendicele 1 la acord şi valabile la data intrării în vigoare a prezentei anexe, părțile convin cu privire la următoarele dispoziții tranzitorii.

8.2 Sub rezerva articolului 16 alineatul C, aprobările unităților de reparații/întreprinderilor de întreținere emise de un agent tehnic sau de o autoritate aviatică în conformitate cu procedurile de implementare privind întreținerea

(denumite în continuare „MIP”) în temeiul acordurilor bilaterale specificate în apendicele 1 la acord şi valabile la data intrării în vigoare a prezentei anexe, sunt considerate de părți ca fiind valabile în condițiile stabilite în respectivele acorduri bilaterale, pe o perioadă de doi ani de la data intrării în vigoare a prezentei anexe, cu condiția ca unitatea de reparații/întreprinderea de întreținere care a primit o astfel de aprobare să continue să îndeplinească condițiile speciale prevăzute în MIP, astfel cum au fost modificate, până la data tranziției spre condițiile speciale din prezenta anexă.

9. DISPOZIȚII PRIVIND TRANSFERUL

Părțile convin ca tranziția aprobărilor unităților de reparații situate pe teritoriul statelor membre ale UE menționate în apendicele 2, dar aflate sub directa supraveghere a FAA la data intrării în vigoare a prezentei anexe, să se realizeze în conformitate cu următoarele dispoziții privind transferul.

– o autoritate aviatică trebuie să încheie formarea personalului său cu privire la procedurile aferente acordului, prezentei anexe şi Condițiilor speciale ale FAA înainte de transferul unităților de reparații;

– după ce un număr suficient de angajați şi-au încheiat formarea în vederea asigurării supravegherii unităților transferate în conformitate cu prezenta anexă, FAA transferă activitățile de inspecție, monitorizare şi supraveghere a unităților de reparați desemnate în temeiul CFR 14 partea 145 autorității aviatice corespunzătoare.

– transferurile către autoritățile aviatice au loc în termen de doi ani de la data intrării în vigoare a prezentei anexe, în conformitate cu procedurile aprobate de CMCI.

10. TAXE

Taxele se aplică în conformitate cu articolul 14 din acord şi cu cerințele reglementare aplicabile.

Apendicele 1

CONDIȚII SPECIALE

1. CONDIȚII SPECIALE ALE EASA APLICABILE UNITĂȚILOR DE REPARAȚII SITUATE ÎN S.U.A.

1.1. Pentru a fi aprobată în conformitate cu partea 145 a EASA şi în conformitate cu condițiile din prezenta anexă, unitatea de reparații trebuie să îndeplinească toate condițiile speciale următoare.

1.1.1. Unitatea de reparații depune o cerere într-o formă şi într-o modalitate acceptabilă de către EASA.

(a) Cererea atât de aprobare inițială a EASA, cât şi de menținerea acesteia cuprinde o declarație prin care se demonstrează că certificatul şi/sau clasificarea EASA sunt necesare pentru întreținerea sau transformarea produselor aeronautice sau a pieselor montate pe acestea, înregistrate sau proiectate într-un stat membru al UE.

(b) Unitatea de reparații furnizează un supliment la Manualul unității de reparații (RSM), care trebuie verificat şi acceptat de către FAA în numele EASA. Toate revizuirile acestui supliment trebuie acceptate de FAA. Suplimentul cuprinde:

(i) O declarație a directorului responsabil al unității de reparații, astfel cum este definită în versiunea actuală a părții 145 a EASA, prin care unitatea se obligă să respecte dispozițiile din prezenta anexă şi condițiile speciale prezentate;

(ii) proceduri detaliate privind funcționarea unui sistem independent de control al calității, care asigură inclusiv supravegherea tuturor unităților şi stațiilor de linie de pe teritoriul Statelor Unite;

(iii) proceduri de dare în exploatare sau de repunere în serviciu care îndeplinesc cerințele prevăzute în partea 145 a EASA pentru aeronave şi utilizarea formularului FAA 8130-3 pentru componentele aeronavelor şi orice alte informații solicitate de proprietar sau operator, după caz;

(iv) În cazul unităților clasificate pentru corpuri de aeronave/aeronave, procedurile care să garanteze că certificatele de navigabilitate şi certificatele de examinare a navigabilității sunt valabile înainte de emiterea unui document de dare în exploatare;

(v) Proceduri care să garanteze că reparațiile şi modificările, astfel cum sunt definite de cerințele EASA, se realizează în conformitate cu datele aprobate de EASA;

(vi) O procedură pentru unitatea de reparații, care să garanteze că programul inițial şi recurent de formare aprobat de FAA şi orice revizuire a acestuia includ şi formarea resurselor umane;

(vii) proceduri pentru raportarea către EASA, către întreprinderea de proiectare a aeronavei şi către client sau operator a problemelor de navigabilitate constatate la produsele aeronautice civile în conformitate cu condițiile prevăzute în partea 145 a EASA;

(viii) proceduri care să asigure integralitatea şi respectarea comenzii sau contractului de lucru al clientului sau al operatorului, inclusiv directivele de navigabilitate ale EASA notificate şi alte instrucțiuni obligatorii notificate;

(ix) proceduri destinate să garanteze că aceste proceduri de implementare sunt respectate de către contractant, şi anume, garantând recurgerea la o întreprindere aprobată de EASA în temeiul părții 145 sau, în cazul utilizării unei întreprinderi care nu deține această aprobare, unitatea de reparații care redă produsul în exploatare este responsabilă pentru asigurarea navigabilității produsului;

(x) Proceduri care să permită lucrul în afara unităților fixe, în mod recurent, după caz

(xi) Proceduri care să asigure disponibilitatea unor hangare acoperite adecvate pentru întreținerea de bază a aeronavei.

1.2. Pentru a-şi menține aprobarea în temeiul părții 145 a EASA şi în conformitate cu condițiile din prezenta anexă, unitatea de reparații trebuie să îndeplinească următoarele condiții: FAA verifică dacă unitatea de reparații:

(a) permite EASA sau FAA în numele EASA să o inspecteze în vederea constatării menținerii conformității cu CFR 14 partea 145 şi cu prezentele condiții speciale (şi anume partea 145 a EASA);

(b) acceptă că EASA poate efectua investigații şi poate lua măsuri în conformitate cu regulamentele CE aplicabile şi cu procedurile EASA;

(c) cooperează în cadrul oricărei investigații efectuate de EASA sau în cadrul oricărei măsuri de executare luate de aceasta;

(d) Respectă în continuare CFR 14 partea 43 şi partea 145, precum şi prezentele condiții speciale.

2. CONDIȚII SPECIALE ALE FAA APLICABILE ÎNTREPRINDERILOR DE ÎNTREȚINERE AUTORIZATE SITUATE ÎN UE (AMO)

2.1 Pentru a fi aprobată în conformitate cu partea 145 CFR şi în conformitate cu condițiile din prezenta anexă, întreprinderea de întreținere autorizată trebuie să îndeplinească toate condițiile speciale următoare:

2.1.1 Întreprinderea de întreținere autorizată depune o cerere într-o formă şi într-o modalitate acceptabilă de către FAA.

(a) Cererea pentru aprobarea inițială FAA şi cererea pentru reînnoirea acesteia cuprinde:

(i) o declarație prin care se demonstrează că certificatul şi/sau clasificarea FAA pentru unitatea de reparații este necesar pentru întreținerea sau transformarea produselor aeronautice înregistrate în S.U.A. sau în alte țări şi exploatate în conformitate cu dispozițiile CFR 14;

(ii) O listă a operațiunilor de întreținere, aprobată de autoritatea aviatică, ce urmează a fi contractate/subcontractate pentru efectuarea întreținerii tehnice a produselor aeronautice civile din S.U.A.

(iii) În cazul transportului de mărfuri periculoase, este necesară o declarație scrisă din care să reiasă că toți angajații implicați în acest proces au fost instruiți în ceea ce priveşte transportul de mărfuri periculoase, în conformitate cu standardele OACI.

(b) Întreprinderea de întreținere trebuie să furnizeze un supliment în limba engleză la manualul întreprinderii, aprobat de autoritatea aviatică şi păstrat la sediul întreprinderii de întreținere autorizată. Odată aprobat de autoritatea aviatică, se consideră că suplimentul este acceptat de FAA. Toate revizuirile acestui supliment trebuie acceptate de autoritatea aviatică. Suplimentul FAA la manualul întreprinderii de întreținere autorizată cuprinde următoarele:

(i) o declarație semnată şi datată de managerul responsabil care obligă întreprinderea să respecte dispozițiile prezentei anexe;

(ii) un rezumat al sistemului său de control al calității care să acopere, de asemenea, condițiile speciale ale FAA;

(iii) proceduri de aprobare a dării în exploatare sau a repunerii în serviciu care îndeplinesc cerințele prevăzute în CFR 14 partea 43 pentru aeronave şi utilizarea formularului EASA 1 pentru componente. Acestea cuprind, de asemenea, informațiile prevăzute de secțiunile 43.9 şi 43.11 ale CFR 14, precum şi toate informațiile pe care

proprietarul sau operatorul, după caz, trebuie să le producă sau să le deţină în limba engleză;

(iv) Proceduri de raportare către FAA a defectelor, defecţiunilor sau funcţionării necorespunzătoare, precum şi a pieselor neaprobate suspectate descoperite sau destinate instalării pe produse aeronautice americane.

(v) Proceduri de notificare a FAA cu privire la modificările staţiilor de linie care:

(1) sunt situate într-un stat membru al UE □i

(2) se ocupă de întreţinerea aeronavelor înmatriculate în S.U.A. □i

(3) vor avea incidenţă asupra specificaţiilor tehnice FAA.

(vi) Proceduri pentru calificarea şi monitorizarea unităţilor fixe suplimentare pe teritoriul statelor membre ale UE prezentate în apendicele 2 la prezenta anexă;

(vii) proceduri prin care să se verifice că toate activităţile contractate/subcontractate prevăd că orice sursă necertificată de FAA trimite produsul respectiv întreprinderii de întreţinere autorizate pentru efectuarea unei inspecţii sau a unei încercări finale, înainte de darea produsului în exploatare;

(viii) Proceduri pentru transmiterea rapoartelor trimestriale de exploatare către FAA, prin care se identifică principalii 10 contractanţi/subcontractanţi (furnizori externi de servicii de întreţinere);

(ix) Proceduri care să asigure că reparaţiile majore şi transformările/modificările majore, (astfel cum sunt definite prin cerinţele CFR 14), se realizează în conformitate cu datele aprobate de FAA;

(x) proceduri de asigurare a conformităţii cu programul transportatorului aerian referitor la menţinerea permanentă a navigabilităţii [*Continuous Airworthiness Maintenance Program* (CAMP)], inclusiv separarea funcţiilor de întreţinere de cele de inspecţie în privinţa elementelor identificate de transportatorul aerian/client ca elemente care trebuie inspectate;

(xi) proceduri de asigurare a conformităţii cu manualele de întreţinere ale producătorului sau cu instrucţiunile pentru menţinerea navigabilităţii şi de gestionare a abaterilor. Prin urmare, proceduri care să asigure că

toate directivele de navigabilitate în vigoare şi aplicabile publicate de FAA sunt puse la dispoziția personalului de întreținere la exercitarea activității sale;

(xii) Proceduri în vederea confirmării că supraveghetorii şi angajații unei întreprinderi de întreținere autorizate responsabili de inspecția finală şi redarea în serviciu a produselor aeronautice S.U.A. pot să citească, să scrie şi să înțeleagă limba engleză;

(xiii) Proceduri care să permită lucrul în afara unităților fixe, în mod recurent, după caz.

2.2 Pentru a-şi menține aprobarea în temeiul CFR 14 partea 43 şi partea 145 şi în conformitate cu condițiile din prezenta anexă, întreprinderea de întreținere autorizată trebuie să îndeplinească următoarele condiții: autoritatea aviatică verifică dacă întreprinderea de întreținere autorizată:

(a) Îi permite FAA sau autorității aviatice în numele FAA să o inspecteze în vederea constatării menținerii conformității cu cerințele părții 145 a EASA şi cu prezentele condiții speciale (şi anume CFR 14 partea 43 şi partea 145);

(b) acceptă că FAA poate desfăşura investigații şi poate lua măsuri de executare în conformitate cu normele şi directivele FAA;

(c) cooperează în cadrul oricărei investigații efectuate sau măsuri de executare luate;

(d) respectă în continuare partea 154 a EASA şi prezentele condiții speciale;

(e) În cazul menținerii conformității reglementare, FAA poate reînnoi certificarea inițială a întreprinderii de întreținere autorizate după 12 luni şi ulterior la fiecare 24 de luni.

Apendicele 2

Agenții tehnici considerați a fi calificați în sensul prezentei anexe:

Administrația federală a aviației

Agenția Europeană de Siguranță a Aviației

Autorități aviatice din următoarele state membre ale Uniunii Europene sunt considerate calificate în sensul prezentei anexe:

Republica Austria

Regatul Belgiei

Republica Cehă

Regatul Danemarcei

Republica Finlanda

Republica Franceză

Republica Federală Germania

Irlanda

Republica Italiană

Marele Ducat al Luxemburgului

Republica Malta

Regatul Țărilor de Jos

Republica Polonă

Republica Portugheză

Regatul Spaniei

Regatul Suediei

Regatul Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord

Apendicele 3

PROCEDURI CARE TREBUIE URMATE DE AUTORITATEA AVIATICĂ

Autoritatea aviatică, care acționează în numele FAA, desfăşoară următoarele activități în conformitate cu orientările şi procedurile aprobate de CMCI:

1) În ceea ce priveşte cererea inițială de aprobare a întreprinderii de întreținere:

   a) Examinează dosarul solicitantului aprobării FAA;

   b) informează solicitantul cu privire la toate procedurile corespunzătoare;

   c) Examinează toate informațiile prealabile depunerii solicitării şi le furnizează FAA;

   d) Examinează şi aprobă suplimentul solicitantului la manualul întreprinderii de întreținere autorizate, prezentat FAA ;

   e) Efectuează un audit sau o inspecție a întreprinderii de întreținere autorizate pentru verificarea conformității cu textele orientative aplicabile;

   f) Aprobă şi furnizează FAA un dosar complet de solicitare, inclusiv o copie a raportului de supraveghere şi o recomandare semnată pentru aprobarea de către FAA;

   g) Reține o copie a suplimentului FAA.

2) Pentru reînnoirea aprobării FAA pentru o întreprindere de întreținere:

   Reînnoirile se efectuează la 12 luni de la data aprobării inițiale şi ulterior la 24 de luni.

   a) Examinează dosarul solicitantului aprobării FAA;

   b) Verifică dacă s-au efectuat inspecțiile necesare ale instalațiilor;

   c) Examinează şi aprobă orice modificare la suplimentul FAA la manualul întreprinderii de întreținere autorizate;

   d) Informează FAA cu privire la orice constatări relevante pentru inspecția completă a instalației;

   e) Aprobă şi furnizează FAA un dosar complet de solicitare, inclusiv o copie a raportului de supraveghere şi o recomandare semnată pentru reînnoirea aprobării de către FAA.

3) Pentru schimbarea sau modificarea aprobării FAA:

a) se asigură că toate schimbările sau modificările includ cel puțin depunerea unei cereri;

b) pentru adăugarea de stații de linie şi unități fixe, trimite către FAA un raport şi o recomandare.

FORMULAR EASA 3 – CERTIFICAT DE AUTORIZARE S.U.A.

CERTIFICAT DE AUTORIZARE

REFERINȚĂ EASA.145.XXXX

Ținând seama de dispozițiile de la articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European şi al Consiliului şi de acordul bilateral în vigoare, încheiat între Comunitatea Europeană şi Guvernul Statelor Unite ale Americii, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației certifică următoarele:

DENUMIREA ÎNRTREPRINDERII

ADRESA:

ADRESA:

ADRESA:

este o întreprindere de întreținere în sensul părții 145 autorizată să întrețină produsele prevăzute în specificațiile de certificare şi în specificațiile tehnice aferente ale FAA (*Air Agency Certificate and associated Operations Specifications*) şi să emită certificatele corespunzătoare de dare în exploatare folosind referința menționată anterior, sub rezerva următoarelor condiții:

1. Domeniul de aplicare al prezentei autorizări este limitat la domeniul de aplicare specificat în certificatul de unitate de reparații în temeiul CFR 14 partea 145 şi în specificațiile tehnice aferente pentru lucrările efectuate în Statele Unite (cu excepția cazului în care EASA convine altfel, într-o situație specială).

2. Domeniul de aplicare al prezentei autorizări nu depăşeşte clasificările autorizate în conformitate cu partea 145 a EASA, astfel cum sunt descrise în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003.

3. Prezenta autorizare necesită menținerea conformității cu CFR 14 partea 145, precum şi cu diferențele specificate în procedurile de implementare a întreținerii, inclusiv folosirea formularului 8130-3 al FAA pentru darea/redarea în exploatare a componentelor, cum ar fi grupurile motopropulsoare.

4. Certificatele de redare în exploatare trebuie să specifice numărul de referință al aprobării EASA partea 145 menționate anterior şi numărul certificatului emis în temeiul CFR 14 partea 145.

5. Sub rezerva respectării condițiilor menționate anterior, prezenta autorizare rămâne valabilă până la

   [perioadă de valabilitate de doi ani]

   cu excepția cazului în care aprobarea este predată, înlocuită, suspendată sau revocată.

Data eliberării

Semnătura:

Pentru EASA