



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 23 ottobre 2009
(OR. en)**

13898/1/08

REV 1

**Fascicolo interistituzionale:
2009/0156 (CNS)**

AVIATION 217

RELEX 725

CDN 7

NOTA DI TRASMISSIONE

N. prop. Comm.: COM(2008) 615 definitivo/3

Oggetto:

- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla firma di un accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza dell'aviazione civile
- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO sulla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza dell'aviazione civile

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, **una nuova versione del COM(2008) 615 definitivo/3**.

All.: COM(2008) 615 definitivo/3



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 22.10.2009
COM(2008) 615 definitivo/3

2009/0156 (CNS)

RETTIFICA

Riguarda tutte le versioni linguistiche del COM(2008) 615 definitivo del 3 ottobre 2008. Alla decisione del Consiglio concernente la conclusione di un accordo sono stati aggiunti l'ultima citazione della base giuridica e un codice interistituzionale.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla firma di un accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza
dell'aviazione civile**

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**sulla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza
dell'aviazione civile**

RELAZIONE

1. INTRODUZIONE

1. Il 25 febbraio 2004 la Commissione ha chiesto al Consiglio l'autorizzazione a condurre negoziati con il Canada sull'accettazione reciproca dei risultati delle certificazioni nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e della compatibilità ambientale.
2. Il 21 aprile 2004 il Consiglio ha concesso l'autorizzazione, dando al contempo istruzioni alla Commissione affinché tali negoziati fossero condotti in conformità ad una serie di direttive, e ha designato un comitato speciale incaricato di assisterla in tale compito.
3. L'autorizzazione concessa alla Commissione prevedeva un accordo sull'accettazione reciproca delle constatazioni incentrato principalmente su due aspetti:
 - (a) veloce rilascio della certificazione necessaria affinché i prodotti progettati, fabbricati, modificati o riparati nell'ambito del controllo regolamentare di una Parte possano essere registrati o utilizzati nell'ambito del controllo regolamentare dell'altra Parte,
 - (b) la manutenzione degli aeromobili immatricolati o utilizzati nell'ambito del controllo regolamentare di una Parte deve essere assicurata da organismi soggetti al controllo regolamentare dell'altra Parte.
4. Gli obiettivi perseguiti prioritariamente dalle direttive di negoziato consistevano nell'agevolare gli scambi di beni e servizi contemplati dall'accordo, nel limitare, per quanto possibile, la duplicazione delle valutazioni, dei test e dei controlli ai soli casi di significative differenze regolamentari e nel fare affidamento sul sistema di certificazione di una delle due Parti ai fini della verifica della conformità ai requisiti dell'altra Parte.
5. Per conseguire tali obiettivi le direttive di negoziato avevano individuato le seguenti modalità:
 - ravvicinare progressivamente i requisiti e le procedure regolamentari delle due Parti;
 - rafforzare la fiducia reciproca nei rispettivi sistemi di certificazione delle Parti, sulla base dell'esperienza acquisita nella cooperazione fra il Canada e le Autorità aeronautiche comuni (JAA), per consentire alle autorità competenti degli Stati membri di adempiere, per conto della competente autorità canadese (Transport Canada - TCCA), ai compiti loro incombenti ai fini dell'attuazione del regolamento (CE) n. 216/2008, che ha sostituito le norme comuni sulla sicurezza aerea, in virtù delle quali era stata istituita la Agenzia europea per la sicurezza aerea (regolamento n. 1592/2002);
 - fare in modo che ciascuna delle Parti abbia la certezza che le autorità di regolamentazione dell'altra Parte siano in grado di effettuare in modo

soddisfacente le necessarie valutazioni di conformità e di esercitare la sorveglianza sull'applicazione delle norme necessaria ai fini del rilascio delle proprie approvazioni;

- rafforzare la cooperazione mediante consultazioni periodiche tra le Parti per assicurare un funzionamento soddisfacente dell'accordo, in particolare mediante l'introduzione di appositi meccanismi di cooperazione volti a verificare su base reciproca il mantenimento dell'idoneità e della capacità degli organismi di regolamentazione coinvolti nell'attuazione dell'accordo;
- istituire un sistema di monitoraggio permanente del funzionamento dell'accordo e in particolare dei suoi allegati, che ne formano parte integrante, e garantire una gestione efficiente dell'accordo da parte di un comitato misto composto da rappresentanti di entrambe le Parti, incaricato di trovare e proporre soluzioni tempestive a qualsiasi problema derivante dall'attuazione dell'accordo.

2. IL PROCESSO DI NEGOZIAZIONE

6. I negoziati con il Canada si sono incentrati sui meccanismi atti a garantire la reciproca accettazione delle autorizzazioni che certificano l'aeronavigabilità degli aeromobili e dei relativi componenti e attrezzature di bordo, nonché le certificazioni di idoneità degli organismi che partecipano alla loro progettazione, produzione e manutenzione. Tali certificazioni sarebbero rilasciate da una o l'altra delle Parti in applicazione di determinate procedure in materia di aeronavigabilità e di manutenzione. Nel corso dei negoziati le Parti hanno deciso di stabilire le modalità dettagliate di tali procedure in allegati distinti dell'accordo.
7. Il testo dell'accordo e degli allegati è stato siglato dalla Commissione e da Transport Canada a Bruxelles il 25 aprile 2007. Dato che la controparte canadese era allora impegnata in un processo di riorganizzazione delle proprie procedure interne di audit e del sistema di controllo della sorveglianza, la Commissione e l'EASA hanno chiesto che venisse dimostrata, attraverso un dialogo diretto ad accrescere la fiducia reciproca, l'efficienza delle nuove procedure, in particolare nel campo della manutenzione e della sorveglianza degli organismi di manutenzione, prima che le Parti procedessero al completamento delle rispettive procedure interne ai fini della firma dell'accordo.
8. Nell'ambito del processo di rafforzamento della fiducia reciproca, si sono tenute numerose riunioni fra l'EASA e il TCCA per la preparazione del materiale di orientamento nel settore della manutenzione e delle connesse attività di valutazione tecnica fra i due agenti tecnici. La Comunità e il Canada hanno già potuto acquisire esperienza e fiducia nel sistema canadese attraverso un'agevole ed efficace cooperazione nell'ambito delle JAA sulla base di un accordo di lavoro. Era pertanto necessario capire e valutare in che misura le modifiche previste da Transport Canada avrebbero influito sul suo sistema di gestione della sicurezza e sull'applicazione dell'accordo e, più precisamente, sul mantenimento della fiducia fra le Parti.
9. Le modifiche alle procedure interne di audit e al sistema di controllo della sorveglianza di Transport Canada dovevano essere introdotte in due fasi:

- la prima fase consisteva in un'analisi della situazione, sotto il profilo della sicurezza, delle imprese poste sotto il controllo regolamentare di Transport Canada, basata su una valutazione dei rischi, e in un'analisi delle esigenze di capacità dell'autorità, al fine di garantire la corretta attuazione ed applicazione dei requisiti regolamentari senza incidere sulle procedure di sorveglianza vigenti;
 - la seconda fase doveva essere utilizzata per introdurre le modifiche eventualmente necessarie, alla luce dell'esperienza acquisita e dei risultati della valutazione dei rischi effettuata nel corso della prima fase.
10. Dato che le modifiche previste potrebbero avere potenzialmente un impatto sulla attività di manutenzione e sull'esercizio della sorveglianza da parte delle autorità canadesi sugli organismi di manutenzione situati in Canada, sono state effettuate diverse presentazioni all'EASA del nuovo approccio seguito da TCCA in materia di sorveglianza delle imprese (basato sulla valutazione dei rischi e sui sistemi di gestione della sicurezza), a Colonia il 23 e 24 aprile 2007 e a Praga il 6 giugno 2007. Queste presentazioni hanno dimostrato che le modifiche nel corso della prima fase hanno portato a risultati positivi incontestabili in quanto hanno permesso alle autorità di definire meglio le priorità nella ripartizione delle proprie risorse, in funzione dei rischi presentati dalle imprese poste sotto il loro controllo regolamentare, e di intervenire quindi in maniera mirata. Tali presentazioni sono state seguite da una visita (dal 17 al 22 settembre 2007) ad Ottawa di un team di standardizzazione dell'EASA. Nel corso della visita, oltre a vari chiarimenti forniti da TCCA in merito all'esercizio della sorveglianza, l'EASA ha effettuato un'ispezione MIST (maintenance international standardisation - standardizzazione internazionale della manutenzione) volta a chiarire la nuova impostazione di TCCA. Nella misura in cui nel corso della prima fase la periodicità delle ispezioni nel settore del mantenimento dell'aeronavigabilità e della manutenzione è restata immutata, la visita ha confermato i positivi risultati ottenuti dalle modifiche apportate al sistema canadese.
11. La prima fase è ancora in corso. Durante le varie riunioni fra EASA e Transport Canada, l'Agenzia ha potuto dichiararsi sostanzialmente convinta che il sistema attuato da TCCA Canada garantisca un livello di sicurezza equivalente a quello comunitario. Per poter anticipare e gestire meglio eventuali modifiche delle ispezioni agli organismi di manutenzione, che possano essere introdotte nel corso della seconda fase, EASA e TCCA utilizzeranno il comitato misto di settore sulla manutenzione, istituito dall'accordo, per fare in modo che permanga sempre la fiducia nei rispettivi sistemi di sorveglianza.

3. BASE GIURIDICA DELL'ACCORDO

12. Conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia, l'eliminazione delle barriere tecniche agli scambi rientra nell'ambito di applicazione della politica commerciale comune ai sensi dell'articolo 133, paragrafo 1 del trattato CE e quindi nella competenza esclusiva della Comunità¹.

¹ Parere 1/94, OMC, Racc. [1994] pag. I-5267, paragrafo 33. Coerentemente alla giurisprudenza, gli accordi di reciproco riconoscimento dei prodotti sono generalmente conclusi sulla base dell'articolo 133 CE. Cfr., ad esempio, la decisione 1999/78/CE del Consiglio, del 22 giugno 1998, relativa alla

13. Inoltre, con l'entrata in vigore, nel settembre 2002, del regolamento (CE) n. 1592/2002 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza nell'aviazione (EASA), poi sostituito dal regolamento (CE) n. 216/2008², la Comunità è pervenuta ad un'armonizzazione interna delle aree disciplinate dal suddetto regolamento: l'aeronavigabilità iniziale e il suo mantenimento (compresa la manutenzione) e la compatibilità ambientale dei prodotti aeronautici. Il regolamento è stato integrato da una serie di provvedimenti di attuazione (regolamenti n. 1702/2003 e n. 2042/2003 della Commissione) che stabiliscono i requisiti e le procedure cui devono attenersi i richiedenti, i titolari di certificato e le autorità per assicurare il costante rispetto dei requisiti e degli obiettivi fondamentali del regolamento di base. L'accordo proposto incide sulla pertinente legislazione comunitaria ai sensi della giurisprudenza AETR.
14. Pertanto, la Commissione ritiene che la Comunità disponga della competenza esclusiva per concludere l'accordo sulla base dell'articolo 133, paragrafo 4, e dell'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE.

4. STRUTTURA DELL'ACCORDO

15. In linea di massima, l'accordo negoziato presenta la struttura di un accordo "classico" nel settore della sicurezza aerea, vale a dire di un accordo "BASA" (Bilateral Aviation Safety Agreement), acronimo con il quale sono indicati gli accordi vigenti tra gli Stati membri e il Canada. Come in tutti gli accordi BASA, l'accordo si basa sulla rispettiva fiducia di ciascuna delle Parti nel sistema vigente presso l'altra Parte e sulla comparazione delle differenze regolamentari. Pertanto, l'accordo comporta obblighi e prevede modalità di collaborazione tra l'autorità di esportazione e l'autorità di importazione di modo che quest'ultima possa rilasciare propri certificati su prodotti, parti o impianti aeronautici senza dover ripetere tutti i controlli effettuati dall'autorità di esportazione, nonché procedure volte alla composizione delle controversie per la modifica dell'accordo.
16. I mezzi per conseguire le finalità dell'accordo, vale a dire cooperare e accettare reciprocamente i risultati delle certificazioni emesse dall'altra Parte in materia di aeronavigabilità e manutenzione (metodi, campo di applicazione tanto per i prodotti che per i servizi, differenze regolamentari - denominate anche "condizioni speciali" nel gergo del settore) sono esposti negli allegati dell'accordo.
17. Il progetto di accordo si differenzia dai BASA vigenti tra Stati membri e paesi terzi, compreso il Canada. Nel caso dei BASA esistenti, il contenuto degli allegati forma generalmente oggetto di accordi distinti, concordati a livello delle autorità dell'aviazione civile e non aventi il carattere vincolante di un trattato. Generalmente, tali accordi sono denominati "MIP" (Maintenance implementation procedures/Procedure di esecuzione relative alla manutenzione) e "IPA"

conclusione di un accordo sul reciproco riconoscimento tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America. GU L 31 del 4.2.1999.

² Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE, GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

(Implementing Procedures for Airworthiness/Procedure di esecuzione relative all'aeronavigabilità). L'entrata in vigore delle disposizioni di un accordo BASA può avvenire, in pratica, soltanto dopo la firma di un IPA e/o di un MIP, giacché questi sono i testi che definiscono le modalità per conseguire gli obiettivi stabiliti nell'accordo BASA. Fin dall'avvio dei negoziati le due Parti hanno concordato che le procedure specifiche che consentono ad entrambe le Parti di riconoscere reciprocamente i risultati delle certificazioni nei due settori – certificazioni di progettazione e di produzione e approvazioni di organismi di manutenzione – sarebbero state esposte negli allegati che sarebbero egualmente vincolanti per entrambe le Parti e diventerebbero parti integrali dell'Accordo.

18. Il progetto di accordo offre alle Parti la possibilità di esaminare le modalità per migliorare ulteriormente il funzionamento dell'accordo e di fare raccomandazioni per eventuali modifiche, inclusa l'aggiunta di nuovi allegati all'accordo adottati attraverso il comitato misto. Esso lascia le Parti libere di scegliere le modalità per modificare l'accordo e i suoi allegati secondo la stessa procedura di modifica che si conclude con la notifica di una Parte all'altra dell'avvenuto espletamento delle proprie procedure interne per l'entrata in vigore di una modifica convenuta di comune accordo. In particolare, quando l'oggetto della modifica è costituito da emendamenti agli allegati esistenti o dall'aggiunta di nuovi allegati, le Parti possono concordare di modificare l'accordo attraverso un semplice scambio di note diplomatiche.
19. Inoltre il progetto di accordo rappresenta un evidente vantaggio per la Comunità in quanto stabilisce il riconoscimento reciproco dei risultati di certificazione in tutti i settori dell'aeronavigabilità per tutti gli Stati membri. Va rilevato che, attualmente, solo 6 Stati membri hanno concluso accordi bilaterali con il Canada in materia di certificazione dei prodotti. Finora Transport Canada ha riconosciuto anche le certificazioni delle amministrazioni europee, (specie se effettuate sotto gli auspici delle JAA) per il rilascio dell'approvazione canadese. Reciprocamente, le JAA hanno sottoposto a verifica il sistema canadese ed hanno dato il proprio benestare all'amministrazione canadese per i cosiddetti "outsourcing contracts", specificando le procedure che le autorità canadesi devono osservare per consentire alle JAA di raccomandare alle autorità degli Stati membri delle JAA l'accettazione delle sue verifiche.. Prevale lo stesso approccio per le approvazioni degli organismi di manutenzione, settore nel quale sono in vigore solo 6 accordi formali. Anche in questo settore è stato concluso un accordo di "outsourcing" fra Transport Canada e le JAA che consente alle autorità dei suoi Stati membri di accettare le stazioni di riparazione canadesi sotto la vigilanza dell'amministrazione canadese. Attualmente non vi sono disposizioni che disciplinino la certificazione di compatibilità ambientale dei prodotti aeronautici.

5. CONTENUTO DELL'ACCORDO

5.1. Chiara definizione dei diritti e degli obblighi di entrambe le Parti

20. L'accordo non intende andare oltre quanto consentito dalle rispettive legislazioni delle Parti. La normativa applicabile per la Comunità europea è il regolamento (CE) n. 216/2008 che ha sostituito il regolamento (CE) n. 1592/2002 e le relative misure attuative, incluse le eventuali modifiche.

21. Il sistema comunitario si riflette pienamente nel testo proposto, che stabilisce una chiara separazione dei compiti concernenti da un lato la certificazione di prodotti e componenti aeronautici e dall'altro la certificazione degli organismi che partecipano alla progettazione e fabbricazione di tali prodotti e componenti.
22. Per quanto riguarda la manutenzione, sulla base di una buona esperienza nelle relazioni bilaterali fra il Canada e le JAA, la controparte canadese ha proposto di andare oltre il mandato dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008, che prevede, come in precedenza l'equivalente articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1592/2002, che nel quadro di un accordo internazionale i certificati possano essere rilasciati dall'EASA o dalle autorità di Stati membri sulla base di certificati rilasciati da autorità di paesi terzi. Le autorità canadesi hanno così proposto di rilasciare autorizzazioni per conto di organismi di manutenzione dell'EASA situati in Canada che effettuano la manutenzione su aeromobili e parti progettati nella CE, senza che l'Agenzia debba rilasciare i propri certificati/autorizzazioni sulla base di certificati/autorizzazioni rilasciati da Transport Canada. Questa proposta dimostra la volontà della controparte canadese di arrivare al completo riconoscimento reciproco nel settore della manutenzione.
23. La Commissione ritiene che il disposto dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008 non impedisca alla Comunità di concludere un accordo internazionale in base al quale i certificati rilasciati dalla autorità competente del paese terzo siano automaticamente validi anche nella Comunità.

Su questa base, nel settore della manutenzione l'accordo prevede quanto segue:

- Le Parti convengono che, ai fini della procedura di manutenzione, la conformità con la legislazione applicabile in materia di manutenzione di una delle Parti nonché la conformità con i requisiti regolamentari specificati nell'appendice B1 equivale alla conformità con la legislazione applicabile dell'altra Parte.
- Le Parti convengono che, ai fini della procedura di manutenzione, le pratiche e procedure di certificazione delle autorità competenti di ciascuna parte prevedano un'attestazione equivalente di conformità con i requisiti di cui sopra.
- Le Parti convengono che, ai fini della procedura di manutenzione, le norme rispettive delle Parti concernenti le licenze del personale addetto alla manutenzione siano considerate equivalenti.

5.2. Modalità chiare per conseguire gli obiettivi del mandato

24. Il progetto dispone che ciascuna Parte accetti i risultati delle procedure di conformità effettuate dall'altra Parte quando dette procedure siano state espletate in applicazione delle disposizioni contenute negli allegati (articolo 3, paragrafo 1).
25. Il progetto riconosce il diritto dell'autorità di regolamentazione di ciascuna delle Parti di rilasciare certificati attestanti la conformità con il sistema dell'altra Parte per conto di quest'ultima (articolo 3, paragrafo 1).
26. Il progetto di accordo assicura il mantenimento della reciproca fiducia attraverso un meccanismo idoneo che prevede un sistema di cooperazione e consultazione permanenti basato su una collaborazione rafforzata nell'ambito di verifiche,

ispezioni, notificazioni e consultazioni tempestive su tutte le questioni che rientrano nel suo campo di applicazione (articolo 8, relativo alla cooperazione reciproca, all'assistenza e alla trasparenza).

5.3. Consultazioni periodiche e risoluzione rapida delle controversie

27. Il progetto di accordo è concepito in modo da poter funzionare quotidianamente senza intoppi in modo da risolvere il più rapidamente possibile i problemi tecnici risultanti dalla sua applicazione. A questo fine viene istituito un comitato misto delle Parti, nonché dei sottocomitati (il comitato misto di settore per la certificazione e il comitato misto di settore per la manutenzione), incaricati di riferire al comitato misto delle Parti e di sorvegliare l'applicazione degli allegati. Il comitato misto e i sottocomitati espletano entrambi funzioni consultive e di mediazione, in modo da garantire il corretto funzionamento dell'accordo, fungendo da forum per la soluzione delle controversie tra le Parti (articolo 9, comitato misto, nonché punto 2.2 dell'allegato 1 relativo alla certificazione e punto 4.2 dell'allegato 2 relativo alla manutenzione).
28. Il comitato misto è incaricato di discutere e raccomandare alle Parti eventuali modifiche dell'accordo e dei relativi allegati e di elaborare procedure di lavoro per la cooperazione regolamentare e la trasparenza applicabili a tutte le attività che non sono svolte dai sottocomitati. In questo modo le discussioni in aree non disciplinate dai due allegati, ma che rientrano nel campo di applicazione del diritto comunitario (ad esempio, operazioni aeree, licenze o dispositivi di simulazione per addestramento) possono svolgersi in modo costruttivo e aprire così la strada ad eventuali future modifiche dell'accordo.
29. Una consultazione può essere chiesta in qualsiasi momento (articolo 15). Le Parti devono tuttavia adoperarsi al fine di risolvere le questioni tecniche al livello più basso possibile prima che diventino "controversie".

5.4. Mantenere un livello elevato di fiducia reciproca

30. Per mantenere un livello elevato di fiducia reciproca nei sistemi di certificazione iniziale e di mantenimento dell'aeronavigabilità, la Comunità e il Canada assumono determinati obblighi, con cui si impegnano a:
- notificare alla controparte l'identità dell'"autorità competente"; per la Comunità ciò significa notificare alla Parte canadese che un'autorità aeronautica nazionale ha superato una verifica (dell'EASA) e che da tale verifica risulta che l'autorità in questione rispetta pienamente la legislazione comunitaria, conosce i requisiti della legislazione canadese nei settori pertinenti ed è in grado di espletare gli obblighi in materia di certificazione e manutenzione risultanti dagli allegati (articolo 5, paragrafi 2 e 3);
 - accertarsi, attraverso verifiche periodiche, che le autorità aeronautiche nazionali che sono state notificate alla controparte come "autorità competenti" continuano ad essere capaci di ottemperare agli obblighi risultanti dall'accordo e dai relativi allegati (articolo 5, paragrafo 5);

- cooperare nell'ambito dell'assicurazione della qualità e permettere la partecipazione dell'altra parte alle ispezioni di standardizzazione e alle reciproche valutazioni di conformità (autorità e imprese) (articolo 5, paragrafo 6 e articolo 8, paragrafo 5);
- procedere a scambi di dati sulla sicurezza, in particolare allo scambio delle informazioni disponibili su incidenti, inconvenienti o eventi (articolo 8, paragrafo 4), garantendo il rispetto della riservatezza delle informazioni scambiate (articolo 11);
- notificare alla controparte tutti i requisiti applicabili e consultarsi reciprocamente e tempestivamente in merito alle modifiche di ordine regolamentare e organizzativo (articolo 8).

31. Su questo punto il presente accordo differisce dall'accordo concluso tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile: il Canada non ha richiesto un processo di rafforzamento della fiducia reciproca che comporti ispezioni proprie (o congiunte) dell'EASA o delle autorità aeronautiche nazionali come condizione per la firma e la conclusione dell'accordo. Gli Stati Uniti d'America hanno invece insistito su due punti: a) ispezioni dell'EASA e delle autorità aeronautiche nazionali per includerle come autorità competenti riconosciute ai fini dei due allegati sulla certificazione e la manutenzione; b) "la facoltà di seguire passo passo i progetti di certificazione", grazie a cui US FAA ha seguito diversi progetti di certificazione, concernenti l'omologazione del tipo e i certificati di omologazione del tipo supplementari, eseguiti dall'EASA, per familiarizzarsi con le procedure seguite dall'Agenzia, prima della firma e della conclusione dell'accordo.

5.5. Efficaci misure di salvaguardia

32. Il progetto di accordo è concepito in modo da offrire alle Parti la flessibilità necessaria per poter reagire con tempestività a problemi di sicurezza o per imporre un livello di protezione più elevato, qualora lo ritengano necessario ai fini della sicurezza (articolo 6). Sono previste procedure specifiche per consentire alle due Parti di affrontare situazioni di questo tipo senza mettere in questione la validità dell'accordo.
33. Tuttavia, se le Parti non riescono a trovare una soluzione soddisfacente per una determinata situazione, il progetto di accordo prevede, anzitutto, la possibilità di sospendere l'accettazione delle constatazioni cui è giunta l'autorità competente contestata (articolo 10) e, in secondo luogo, strumenti e procedure da applicare per denunciare, in tutto o in parte, l'accordo (articolo 16, paragrafo 2).

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla firma di un accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza dell'aviazione civile

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione³,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha negoziato, per conto della Comunità, un accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile con il Canada, in conformità della decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad avviare negoziati⁴;
- (2) È necessario firmare l'Accordo negoziato dalla Commissione, fatta salva la sua eventuale conclusione in data successiva.
- (3) Gli Stati membri prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurare che i loro accordi bilaterali con il Canada aventi lo stesso oggetto si estinguano alla data dell'entrata in vigore dell'accordo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

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

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a firmare l'accordo a nome della Comunità, con riserva di conclusione.

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ SEC(2004) 213 definitivo del 25.2.2004.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il Presidente*

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza dell'aviazione civile

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione⁵,

visto il parere del Parlamento europeo⁶,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha negoziato, per conto della Comunità, un Accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile con il Canada, in conformità della decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad avviare negoziati.
- (2) Fatta salva l'eventuale conclusione in data successiva, il presente accordo è stato firmato a nome della Comunità europea, in data 6 maggio 2009, in conformità della decisione 2009/469/CE del Consiglio⁷, del 30 marzo 2009.
- (3) È necessario approvare l'accordo.
- (4) È necessario stabilire le disposizioni procedurali per la partecipazione della Comunità negli organismi comuni istituiti dall'accordo, così come per l'adozione di talune decisioni concernenti in particolare la modifica dell'accordo e dei relativi allegati, l'aggiunta di nuovi allegati, la soppressione di singoli allegati, le consultazioni, la composizione delle controversie e l'adozione di misure di salvaguardia.
- (5) Gli Stati membri prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurare che i loro accordi bilaterali con il Canada aventi lo stesso oggetto si estinguano alla data dell'entrata in vigore dell'accordo,

⁵ GU C, pag. .

⁶ GU, pag.

⁷ GU L 153 del 17.6.2009, pag. 10.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

- (1) L'accordo tra la Comunità europea e il Canada sulla sicurezza dell'aviazione civile è approvato a nome della Comunità.
- (2) Il testo dell'accordo è allegato alla presente decisione.
- (3) Il presidente del Consiglio è autorizzato a nominare la persona abilitata a effettuare la notifica di cui all'articolo 16, paragrafo 1, dell'accordo.

Articolo 2

- (1) Nel comitato misto delle Parti, istituito dall'articolo 9 dell'accordo, la Comunità è rappresentata dalla Commissione europea assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea e accompagnata dalle autorità aeronautiche in rappresentanza degli Stati membri.
- (2) Nel comitato misto di settore sulla certificazione, di cui al paragrafo 2 dell'allegato A dell'accordo, e nel comitato misto di settore sulla manutenzione, di cui al paragrafo 4 dell'allegato B dell'accordo, la Comunità è rappresentata dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea assistita dalle autorità aeronautiche direttamente interessate dall'ordine del giorno di ciascuna riunione.

Articolo 3

- (1) Previa consultazione del comitato speciale nominato dal Consiglio, la Commissione stabilisce la posizione che deve prendere la Comunità in seno al comitato misto delle Parti per quanto riguarda:
 - l'adozione o la modifica del regolamento interno del comitato misto delle Parti di cui all'articolo 9, paragrafo 3, dell'accordo.
- (2) Previa consultazione del comitato speciale di cui al paragrafo 1, la Commissione può intraprendere una delle seguenti azioni:
 - adottare misure di salvaguardia a norma dell'articolo 6 dell'accordo;
 - chiedere una consultazione a norma dell'articolo 15 dell'accordo;
 - sospendere l'accettazione delle risultanze e porre fine a detta sospensione a norma dell'articolo 10 dell'accordo.
- (3) Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, decide in merito ad una proposta della Commissione sulle seguenti materie:
 - l'adozione di allegati aggiuntivi, in conformità dell'articolo 16, paragrafo 5, dell'accordo;

- qualsiasi altra modifica dell'accordo che non rientra nel campo di applicazione del paragrafo 1;
- La denuncia di singoli allegati in conformità dell'articolo 16, paragrafo 3, dell'accordo.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il Presidente*

ALLEGATO

ACCORDO

SULLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE **TRA** **LA COMUNITÀ EUROPEA E IL CANADA**

La COMUNITÀ EUROPEA e il CANADA, in appresso denominate "le Parti",

CONSIDERANDO che ciascuna Parte ha stabilito, attraverso una lunga pratica di scambi tecnici e accordi bilaterali fra Stati membri della Comunità europea (CE) e il Canada, che gli standard e i sistemi della controparte in materia di aeronavigabilità e certificazione ambientale o accettazione di prodotti dell'aeronautica civile, sono sufficientemente equivalenti ai propri da rendere l'accordo praticabile;

RICONOSCENDO la attuale tendenza multinazionale alla progettazione, alla produzione e all'interscambio di prodotti dell'aeronautica civile;

DESIDERANDO promuovere la sicurezza dell'aviazione civile, la compatibilità e qualità dell'ambiente e facilitare lo scambio di prodotti dell'aeronautica civile;

DESIDERANDO accrescere la cooperazione e migliorare l'efficienza in aspetti connessi alla sicurezza dell'aviazione civile;

CONSIDERANDO che la loro cooperazione può contribuire positivamente a promuovere una maggiore armonizzazione internazionale degli standard e delle procedure;

CONSIDERANDO la possibilità di ridurre l'onere economico imposto all'industria aeronautica e ai suoi operatori dalla sovrapposizione di ispezioni, valutazioni e prove;

RICONOSCENDO il vantaggio comune derivante dal miglioramento delle procedure per il reciproco riconoscimento di autorizzazioni e prove in materia di aeronavigabilità, protezione ambientale, installazioni per la manutenzione degli aeromobili e il mantenimento dell'aeronavigabilità;

RICONOSCENDO che tale forma di riconoscimento reciproco deve poter offrire una garanzia di conformità a norme e regolamenti tecnici applicabili equivalente alla garanzia offerta dalle procedure previste da una delle Parti;

RICONOSCENDO che tale riconoscimento reciproco richiede inoltre la fiducia di ogni Parte nella persistente affidabilità delle valutazioni di conformità effettuate dall'altra Parte;

RICONOSCENDO i rispettivi impegni delle Parti nell'ambito di accordi bilaterali, regionali e multilaterali in materia di sicurezza dell'aviazione civile e di compatibilità ambientale;

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Articolo 1

Obiettivi

Il presente accordo persegue i seguenti obiettivi:

- (a) stabilire, coerentemente con la legislazione in vigore presso entrambe le Parti, principi e dispositivi per consentire il riconoscimento reciproco delle approvazioni rilasciate dalle autorità competenti di entrambe le Parti nelle aree disciplinate dal presente accordo, come viene specificato all'articolo 4;
- (b) permettere alle Parti di adeguarsi alla tendenza in atto verso forme multinazionali di progettazione, fabbricazione, manutenzione e interscambio di prodotti dell'aeronautica civile, che riguardano interessi comuni delle Parti in materia di sicurezza dell'aviazione civile e della qualità dell'ambiente;
- (c) promuovere la cooperazione diretta a sostenere gli obiettivi in materia di sicurezza e qualità dell'ambiente;
- (d) promuovere e facilitare il continuo scambio di prodotti e servizi dell'aeronautica civile.

Articolo 2

Definizioni

Al presente accordo si applicano i termini e le definizioni seguenti:

- (a) "Approvazione di aeronavigabilità": la constatazione che il progetto o la modifica di progetto di un prodotto per l'aeronautica civile soddisfa le norme stabilite dalla legislazione applicabile in vigore presso entrambe le Parti o che un determinato prodotto è conforme ad un progetto giudicato conforme a tali norme e che si trova in condizione di sicurezza operativa.
- (b) "Prodotto aeronautico civile": qualsiasi aeromobile civile, motore di aeromobile o propulsore a elica o sottogruppo, impianto, parte o componente installato o da installare sull'aeromobile.
- (c) "Autorità competente": un'agenzia o un ente governativo designato quale autorità competente da una delle Parti ai fini del presente accordo, abilitata a valutare la conformità, a monitorare e controllare l'uso o la vendita di prodotti o servizi dell'aviazione civile, nell'ambito della giurisdizione di una delle Parti e che può adottare misure coercitive per garantire che tali prodotti o servizi commercializzati all'interno di detta giurisdizione siano conformi ai requisiti legali applicabili.
- (d) "Requisiti operativi relativi alla progettazione": i requisiti operativi o ambientali relativi alle caratteristiche di progettazione del prodotto o ai dati di progettazione concernenti il funzionamento o la manutenzione del prodotto che lo rendono idoneo per un particolare tipo di operazione.

- (e) "Approvazione ambientale": il riconoscimento che un prodotto per l'aeronautica civile soddisfa le norme stabilite dalla legislazione in vigore in entrambe le Parti in materia di livelli acustici e/o di emissioni dei motori.
- (f) "Manutenzione": l'attività di ispezione, revisione, riparazione, conservazione o sostituzione di Parti, attrezzature o componenti, eccezion fatta per le ispezioni precedenti il volo, di un prodotto per l'aeronautica civile volta a garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità di tale prodotto e comprende l'installazione di modifiche, ma non la progettazione di riparazioni e modifiche.
- (g) "Controllo": la sorveglianza periodica effettuata da un'autorità competente volta a determinare il permanere della conformità alla normativa pertinente.
- (h) "Agente tecnico": per il Canada, l'organizzazione canadese responsabile per l'aviazione civile e, per la Comunità europea, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA).

Articolo 3

Obblighi generali

1. Ciascuna Parte, come precisato negli allegati al presente accordo, che ne costituiscono parte integrante, accetta o riconosce i risultati delle procedure specificate, utilizzate per valutare la conformità ai provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi specificati di ciascuna Parte, prodotti dalle autorità competenti dell'altra Parte, nel presupposto che le procedure di valutazione della conformità utilizzate garantiscano in modo pienamente soddisfacente per la Parte importatrice la conformità ai propri provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi, in modo equivalente alle garanzie offerte dalle proprie procedure.
2. Il paragrafo 1 del presente articolo si applica solo una volta completate le disposizioni provvisorie, che possono essere riportate negli allegati al presente accordo.
3. Il presente accordo non deve essere interpretato come implicante l'accettazione reciproca di norme o regolamenti tecnici delle Parti e, salvo disposizioni contrarie contenute nell'accordo, non comporta il riconoscimento reciproco dell'equivalenza di norme o regolamenti tecnici.
4. Nessuna delle disposizioni del presente accordo deve essere interpretata come limitante il diritto di una Parte di determinare, mediante propri provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi, il livello di protezione che essa ritiene adeguato per motivi di sicurezza, per motivi ambientali o per altri motivi connessi ai rischi che rientrano nell'ambito dell'allegato applicabile del presente accordo.
5. Le constatazioni effettuate da soggetti delegati o da organismi approvati, autorizzati dalla legislazione applicabile dell'una o dell'altra parte a effettuare le stesse constatazioni di un'autorità competente, hanno la stessa validità di quelle effettuate da una autorità competente ai fini del presente accordo. Un'entità di una Parte responsabile per l'attuazione del presente accordo, quale definita all'articolo 7, può occasionalmente e previa notifica al proprio omologo presso l'altra Parte, interagire direttamente con un soggetto delegato o un organismo approvato dell'altra Parte.

Articolo 4

Campo generale di applicazione

1. Il presente accordo si applica:
 - (a) alle approvazioni di aeronavigabilità e al controllo sui prodotti per l'aeronautica civile;
 - (b) al mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili in servizio;
 - (c) alle approvazioni e al controllo della produzione e delle installazioni di produzione;
 - (d) alle approvazioni e al controllo delle installazioni di manutenzione;
 - (e) alle certificazioni e prove ambientali sui prodotti per l'aeronautica civile nonché
 - (f) alle attività connesse di cooperazione.
2. Quando viene esercitata la competenza della Comunità europea in relazione alle operazioni di volo, al rilascio delle licenze agli equipaggi e all'approvazione di dispositivi di simulazione per addestramento, le Parti possono decidere di adottare allegati aggiuntivi, inclusi accordi provvisori, specifici per ciascun settore, a norma della procedura specificata all'articolo 16.

Articolo 5

Autorità competenti

1. Un'entità ammissibile a norma della legislazione di una Parte è riconosciuta come autorità competente dall'altra Parte, una volta che sia stato sottoposta a verifica dalla propria Parte per accertare che:
 - (a) rispetti pienamente la legislazione della propria Parte,
 - (b) conosca i requisiti dell'altra Parte, per il tipo e il campo di applicazione della certificazione che ha chiesto e
 - (c) sia in grado di ottemperare agli obblighi contenuti negli allegati.
2. Una Parte notifica all'altra Parte l'identità di una autorità competente dopo aver portato a termine con esito positivo la verifica. L'altra Parte può contestare la competenza tecnica o la conformità dell'autorità competente in questione a norma del paragrafo 6 del presente articolo.
3. Le entità menzionate nelle appendici 1 e 2 sono considerate conformi alle disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo per quanto riguarda l'applicazione, rispettivamente, degli allegati A e B al momento dell'entrata in vigore del presente accordo.
4. Le Parti garantiscono che le rispettive autorità competenti siano e restino in grado di valutare correttamente la conformità di prodotti o organismi, nei casi in cui è necessario e secondo quanto previsto dagli allegati al presente accordo. A questo riguardo, le Parti

garantiscono che le rispettive autorità competenti siano sottoposte a verifiche o valutazioni periodiche.

5. Le Parti procedono alle necessarie consultazioni per assicurare il mantenimento della fiducia nelle procedure di valutazione della conformità. Tale consultazione può includere la partecipazione di una Parte alle verifiche periodiche connesse alle attività di valutazione della conformità o ad altre valutazioni delle autorità competenti dell'altra Parte.
6. Nel caso in cui una Parte contesti la competenza tecnica o la conformità di un'autorità competente, la Parte che contesta notifica per iscritto all'altra Parte la propria contestazione della competenza tecnica o della conformità dell'autorità competente in questione e la propria intenzione di sospendere l'accettazione delle constatazioni della stessa. Tale contestazione è effettuata in modo oggettivo e ragionato.
7. Qualsiasi contestazione notificata a norma del paragrafo 6 del presente articolo è discussa dal comitato misto istituito ai sensi dell'articolo 9, che può decidere di sospendere l'accettazione delle constatazioni dell'autorità competente in questione o che è necessaria una verifica della sua competenza tecnica. Tale verifica è normalmente effettuata tempestivamente dalla Parte avente giurisdizione sull'autorità competente in questione, ma può anche essere effettuata congiuntamente dalle Parti se queste così decidono.
8. Se il comitato misto non è in grado di risolvere una contestazione notificata a norma del paragrafo 6 del presente articolo entro 30 giorni dalla sua comunicazione, la Parte che contesta può sospendere l'accettazione delle constatazioni dell'autorità competente in questione ma accetta le constatazioni operate dalla stessa autorità competente prima della data della comunicazione. Tale sospensione può essere mantenuta fino a quando il comitato misto non abbia risolto la questione.

Articolo 6

Misure di salvaguardia

1. Nessuna delle disposizioni del presente accordo deve essere interpretata come una limitazione della facoltà di una Parte di adottare immediatamente tutte le misure idonee quando vi sia un ragionevole rischio che un prodotto o un servizio:
 - (a) comprometta la salute o la sicurezza delle persone;
 - (b) non rispetti i provvedimenti legislativi, regolamentari o amministrativi applicabili di quella Parte nell'ambito del campo di applicazione del presente accordo o
 - (c) non riesca altrimenti a soddisfare un requisito ricadente nell'ambito del campo di applicazione dell'allegato applicabile al presente accordo.
2. Quando una Parte adotta misure ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo, ne informa l'altra Parte per iscritto entro 15 giorni lavorativi, fornendone le motivazioni.

Articolo 7

Comunicazioni

1. Le Parti concordano che le comunicazioni fra di esse ai fini dell'attuazione del presente accordo saranno assicurate:
 - (a) per quanto riguarda le questioni tecniche, dagli agenti tecnici
 - (b) per quanto riguarda tutte le altre questioni:
 - per il Canada: dal "Department of Transport";
 - per la Comunità europea: dalla Commissione europea e dalle Autorità competenti degli Stati membri, se del caso.
2. Alla firma del presente accordo le Parti si comunicano reciprocamente i punti di contatto corrispondenti.

Articolo 8

Cooperazione reciproca, assistenza e trasparenza

1. Le Parti fanno in modo di essere reciprocamente informate su tutte le leggi, regolamenti, norme e requisiti pertinenti e in merito al proprio sistema di certificazione.
2. Le Parti si notificano reciprocamente le rispettive proposte di modifiche significative a leggi, regolamenti, norme e requisiti pertinenti, nonché ai rispettivi sistemi di certificazione quando tali modifiche possono avere un'incidenza sul presente accordo. Nella misura del possibile, le Parti si offriranno reciprocamente la possibilità di presentare osservazioni su tali modifiche e terranno nel debito conto tali osservazioni.
3. Se del caso, le Parti elaborano procedure sulla cooperazione regolamentare e sulla trasparenza per tutte le attività da esse svolte che rientrano nel campo di applicazione del presente accordo.
4. Le Parti convengono, ferma restando la legislazione applicabile, di comunicarsi reciprocamente, su richiesta e tempestivamente, informazioni relative ad incidenti, inconvenienti o eventi connessi alle materie disciplinate dal presente accordo.
5. Ai fini delle indagini relative a problemi di sicurezza e della soluzione di detti problemi nell'ambito della mutua cooperazione, le Parti si autorizzano reciprocamente a partecipare alle rispettive attività di ispezione e verifica a campione o procedono, se necessario, a ispezioni e verifiche congiunte.

Articolo 9

Comitato misto delle Parti

1. È istituito un comitato misto composto da rappresentanti delle Parti. Il comitato misto è responsabile dell'effettivo funzionamento del presente accordo e si riunisce periodicamente per valutare l'efficacia della sua applicazione.

2. Il comitato misto può esaminare qualsiasi aspetto relativo al funzionamento e all'applicazione del presente accordo. In particolare è incaricato di:
 - (a) riesaminare le contestazioni e prendere gli opportuni provvedimenti in merito, come indicato all'articolo 5;
 - (b) risolvere eventuali questioni relative all'applicazione e all'attuazione del presente accordo, comprese quelle non altrimenti risolte in seno al comitato settoriale misto istituito a norma del pertinente allegato;
 - (c) esaminare le possibilità di migliorare il funzionamento del presente accordo e fare le opportune raccomandazioni alle Parti per la modifica dello stesso;
 - (d) studiare modifiche specifiche degli allegati;
 - (e) coordinare, se del caso, l'elaborazione di allegati aggiuntivi;
 - (f) adottare, se del caso, procedure di lavoro in materia di cooperazione regolamentare e trasparenza per tutte le attività di cui all'articolo 4 nel caso in cui dette procedure non sono state elaborate da comitati settoriali misti.
3. Il Comitato misto adotta il proprio regolamento interno entro un anno dall'entrata in vigore del presente accordo.

Articolo 10

Sospensione degli obblighi di riconoscimento reciproco

1. Una Parte può sospendere, in tutto o in parte, i propri obblighi specificati in uno degli allegati al presente accordo, quando:
 - (a) l'altra Parte non ottempera agli obblighi previsti nel medesimo allegato al presente accordo o
 - (b) una o più delle sue autorità competenti non è in grado di applicare requisiti nuovi o aggiuntivi adottati dall'altra Parte nel settore disciplinato dal medesimo allegato del presente accordo; o
 - (c) l'altra Parte non mantiene gli strumenti e le misure legali e regolamentari necessari per attuare le disposizioni del presente accordo.
2. Prima di sospendere i propri obblighi, una Parte chiede l'avvio di consultazioni a norma dell'articolo 15. Qualora le consultazioni non consentano di risolvere una controversia relativa ad uno degli allegati, una Parte può notificare all'altra la propria intenzione di sospendere l'accettazione delle constatazioni di conformità e delle approvazioni effettuate a norma dell'allegato, in merito alle quali è sorto il disaccordo. La notifica è effettuata per iscritto e specifica i motivi della sospensione.
3. Tale sospensione prende effetto 30 giorni dopo la data della notifica, sempre che, entro tale periodo, la Parte che ha avviato la sospensione non comunichi all'altra Parte per iscritto di voler ritirare la sua notifica. Detta sospensione non incide sulla validità delle constatazioni di conformità, dei certificati e delle approvazioni rilasciate dagli agenti tecnici o

dall'autorità competente della Parte in questione anteriormente alla data in cui la sospensione ha preso effetto. Qualunque sospensione divenuta effettiva può essere immediatamente annullata mediante uno scambio di corrispondenza scritta effettuato a tal fine tra le Parti.

Articolo 11

Riservatezza

1. Le Parti convengono di mantenere, nella misura richiesta dalle rispettive legislazioni, la riservatezza delle informazioni scambiate nell'ambito del presente accordo.
2. In particolare, ferme restando le rispettive legislazioni, le Parti non comunicano a terzi, né permettono ad una autorità competente di divulgare informazioni ricevute nell'ambito del presente Accordo, che costituiscono segreti commerciali, informazioni riservate di carattere commerciale o finanziario o informazioni relative ad un'indagine in corso. A questo fine tali informazioni sono considerate riservate e sono adeguatamente indicate come tali.
3. Una Parte o un'autorità competente può, nel fornire informazioni all'altra Parte o ad un'autorità competente dell'altra Parte, indicare le parti dell'informazione fornita che essa ritiene non debbano essere divulgate.
4. Le Parti adottano tutte le ragionevoli precauzioni necessarie per impedire la divulgazione non autorizzata di informazioni ricevute nell'ambito del presente accordo.

Articolo 12

Recupero dei costi

1. Le Parti non impongono diritti o canoni a persone fisiche o giuridiche le cui attività sono regolamentate dal presente accordo per servizi di valutazione della conformità prestati nell'ambito del presente accordo e forniti dall'altra Parte.
2. Le Parti fanno in modo che eventuali diritti o canoni imposti dal proprio agente tecnico a persone fisiche o giuridiche le cui attività sono regolamentate nell'ambito del presente accordo siano equi, ragionevoli e proporzionati ai servizi di certificazione e sorveglianza prestati e non costituiscano un ostacolo agli scambi.
3. Gli agenti tecnici delle Parti hanno il diritto di recuperare attraverso diritti e canoni addebitati alle persone fisiche o giuridiche le cui attività sono regolamentate nell'ambito del presente accordo i costi connessi all'attuazione dell'allegato applicabile e ai controlli e alle ispezioni effettuati in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5 e dell'articolo 8, paragrafo 5.

Articolo 13

Altri accordi

1. Salvo indicazione contraria negli allegati, gli obblighi previsti da accordi conclusi da una delle Parti con un paese terzo che non è parte del presente accordo non hanno valore né producono effetti per l'altra Parte per quanto riguarda l'accettazione dei risultati delle procedure di valutazione della conformità nel paese terzo.
2. Al momento della sua entrata in vigore, il presente accordo subentra agli accordi bilaterali sulla sicurezza dell'aviazione conclusi tra il Canada e gli Stati membri dell'Unione europea per quanto riguarda tutte le materie disciplinate dal presente accordo.
3. Il presente accordo lascia impregiudicati i diritti e gli obblighi che derivano alle Parti da qualsiasi altro accordo internazionale.

Articolo 14

Efficacia territoriale

Salvo indicazione contraria negli allegati del presente accordo, il presente accordo si applica, da un lato, ai territori in cui vige il trattato che istituisce la Comunità europea e alle condizioni stabilite da detto trattato e, dall'altro, al territorio del Canada.

Articolo 15

Consultazioni e composizione di controversie

1. Una Parte può chiedere una consultazione con l'altra Parte su qualsiasi questione connessa al presente accordo. L'altra Parte risponde prontamente a tale richiesta e avvia le consultazioni entro 45 giorni, ad una data convenuta tra le Parti.
2. Le Parti si adoperano per risolvere, al più basso livello tecnico possibile, qualsiasi controversia che possa sorgere tra loro per quanto riguarda la cooperazione a norma del presente accordo, avviando consultazioni in conformità delle disposizioni contenute negli allegati al presente accordo.
3. Qualora una controversia non sia risolta nel modo indicato al paragrafo 2 del presente articolo, l'agente tecnico dell'una o dell'altra parte può deferirla al comitato misto delle parti, che si consulta in materia.

Articolo 16

Entrata in vigore, denuncia e modifica dell'accordo

1. Il presente accordo entra in vigore alla data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche con il quale le Parti si notificano reciprocamente l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure interne necessarie per la sua entrata in vigore. Il presente accordo rimane in vigore fino alla sua denuncia da parte di una delle Parti.

2. Una Parte può denunciare il presente accordo in qualsiasi momento con un preavviso scritto di sei mesi notificato all'altra Parte, a meno che la suddetta notifica di denuncia sia stata ritirata di comune accordo tra le Parti prima dello scadere di questo termine.
3. Quando una delle Parti intende modificare l'accordo sopprimendo uno o più allegati e conservando gli altri, le Parti si adoperano per modificare il presente accordo per consenso, in conformità alle procedure previste dal presente articolo. In assenza di tale consenso, l'accordo si estingue allo scadere di un termine di sei mesi dalla data di preavviso, salvo diversa decisione delle Parti.
4. Le Parti possono modificare il presente accordo mediante mutuo consenso scritto. Una modifica al presente accordo entra in vigore alla data dell'ultima notifica scritta con cui una Parte comunica all'altra Parte l'avvenuto espletamento delle proprie procedure interne necessarie per la sua entrata in vigore.
5. Nonostante le disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo, le Parti possono decidere di modificare gli allegati esistenti o di aggiungerne di nuovi mediante uno scambio di note diplomatiche fra le Parti. Tali modifiche entrano in vigore fatte salve le condizioni concordate nello scambio di note diplomatiche.
6. Dopo l'estinzione del presente accordo le Parti mantengono la validità delle approvazioni di aeronavigabilità, delle approvazioni ambientali o dei certificati rilasciati a norma del presente accordo prima della sua estinzione, sempreché continuino ad essere conformi alle proprie leggi e regolamenti applicabili.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti debitamente autorizzati a tale fine, hanno firmato il presente accordo fatto, in duplice esemplare a ..., addì ... 2008, in lingua bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, olandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese, tutti i testi facenti ugualmente fede.

PER LA COMUNITÀ EUROPEA / PER IL CANADA

_____ / _____

Appendice 1

Elenco delle autorità competenti considerate in regola con i requisiti dell'articolo 5, paragrafo 1, per quanto riguarda l'allegato A.

1. Autorità competenti in materia di approvazione di progetti
per il Canada: *l'ente canadese responsabile per l'aviazione civile*
per la Comunità europea: l'Agenzia europea per la sicurezza aerea
2. Autorità competenti in materia di supervisione della produzione
per il Canada: *l'ente canadese responsabile per l'aviazione civile*
per la Comunità europea: l'Agenzia europea per la sicurezza aerea
le autorità competenti degli Stati membri.

Appendice 2

Autorità competenti dei 27 Stati membri dell'UE considerate in regola con i requisiti dell'articolo 5, paragrafo 1, per quanto riguarda l'allegato B

ALLEGATO A

Procedura per la certificazione di prodotti per l'aeronautica civile

1. CAMPO D'APPLICAZIONE

1.1. La presente procedura (in appresso la "procedura") si applica:

- 1.1.1. al riconoscimento reciproco delle constatazioni di conformità con i requisiti operativi in materia di progettazione, requisiti ambientali e requisiti operativi connessi alla progettazione per i prodotti dell'aeronautica civile, effettuate dall'agente tecnico della Parte che agisce come rappresentante autorizzato dello Stato di progettazione;*
- 1.1.2. all'accettazione reciproca di constatazioni della conformità di prodotti per l'aeronautica civile nuovi o usati ai requisiti ambientali e di aeronavigabilità stabiliti per l'importazione da parte di una delle Parti; all'accettazione reciproca delle approvazioni di modifiche di progettazione e di progettazioni di riparazione di prodotti per l'aeronautica civile effettuate sono l'autorità di una delle Parti;*
- 1.1.3. all'attività di cooperazione e assistenza sul mantenimento dell'aeronavigabilità degli aeromobili in servizio.*

1.2. Ai fini della presente procedura valgono le seguenti definizioni:

- (a) "Certificato di ammissione in servizio": una dichiarazione proveniente da una persona o da un ente posti sotto la giurisdizione della Parte esportatrice attestante che un prodotto per l'aeronautica civile, diverso da un aeromobile completo, è un prodotto manufatto nuovo o è un prodotto ammesso in servizio dopo un'operazione di manutenzione.
- (b) "Certificato di aeronavigabilità per l'esportazione": una dichiarazione per l'esportazione proveniente da una persona o da un ente posti sotto la giurisdizione della Parte esportatrice attestante che un aeromobile completo, anch'esso sotto la giurisdizione della Parte esportatrice, è conforme ai requisiti ambientali e di aeronavigabilità notificati dalla Parte importatrice.
- (c) "Parte esportatrice": la Parte dalla quale è esportato un prodotto per l'aeronautica civile.
- (d) "Parte importatrice": la Parte in cui è importato un prodotto per l'aeronautica civile.

2. COMITATO MISTO DI SETTORE SULLA CERTIFICAZIONE

2.1. Composizione

- 2.1.1. È istituito un comitato misto di settore sulla certificazione. Detto comitato comprende rappresentanti delle Parti responsabili a livello amministrativo in materia di:*

- 2.1.1.1. certificazione di prodotti per l'aeronautica civile;
- 2.1.1.2. produzione, se si tratta di soggetti diversi da quelli di cui al punto 2.1.1.1.;
- 2.1.1.3. regolamenti e norme di certificazione e di
- 2.1.1.4. ispezioni interne di standardizzazione o sistemi di controllo della qualità.
- 2.1.2. *Può essere invitato a far parte del comitato, previa decisione congiunta delle Parti, qualsiasi altro soggetto in grado di facilitare l'esecuzione del mandato del comitato misto di settore sulla certificazione.*
- 2.1.3. *Il comitato misto di settore sulla certificazione stabilisce il proprio regolamento interno.*

2.2. Mandato

- 2.2.1. *Il comitato misto di settore sulla certificazione si riunisce almeno una volta all'anno per assicurare l'applicazione e il funzionamento effettivi della presente procedura ed è incaricato fra l'altro di:*
 - (a) pronunciarsi, se del caso, sulle procedure di lavoro da utilizzare per facilitare il processo di certificazione;
 - (b) pronunciarsi, se del caso, sulle norme tecniche (Technical Standard Orders) ai fini del punto 3.3.7 della presente procedura;
 - (c) valutare le modifiche regolamentari di ciascuna Parte per garantire che i requisiti di certificazione rimangano validi;
 - (d) elaborare, se del caso, proposte per il comitato misto relative a modifiche della presente procedura diverse da quelle di cui al punto 2.2.1(b);
 - (e) assicurare che le Parti condividano un'interpretazione comune della presente procedura;
 - (f) assicurare che le Parti applichino la presente procedura in modo coerente;
 - (g) risolvere eventuali divergenze su questioni tecniche derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione della presente procedura, incluse le divergenze che possono sorgere nel determinare le basi di certificazione o nell'applicazione di condizioni speciali, esenzioni e deroghe;
 - (h) organizzare, se del caso, la partecipazione di una delle Parti al sistema interno di standardizzazione o al sistema di controllo della qualità dell'altra Parte;
 - (i) individuare, se del caso, i punti di contatto responsabili della certificazione di ogni prodotto per l'aeronautica civile importato o esportato fra le Parti nonché
 - (j) elaborare efficaci metodi di cooperazione, assistenza e scambio di informazioni in materia di sicurezza, norme ambientali e sistemi di

certificazione, allo scopo di ridurre nella misura massima possibile le divergenze fra le Parti.

- 2.2.2. *Qualora non sia in grado di risolvere le divergenze in conformità del punto 2.2.1, lettera g), il comitato misto di settore sulla certificazione rinvia la questione al comitato misto e garantisce l'esecuzione della decisione presa da tale comitato.*

3. APPROVAZIONI DI PROGETTO

3.1. Disposizioni generali

- 3.1.1. *La presente procedura disciplina le approvazioni di progetto e le relative modifiche concernenti: certificati di omologazione del tipo, certificati di omologazione del tipo supplementari, riparazioni, parti e impianti.*
- 3.1.2. *Ai fini dell'applicazione della presente procedura, le Parti riconoscono che la dimostrazione della capacità di un organismo di progettazione di assumere le proprie responsabilità è sufficientemente controllata da una delle Parti per tenere conto di eventuali differenze nei requisiti specifici imposti dall'altra Parte.*
- 3.1.3. *Se del caso, la domanda di approvazione di progetto deve essere presentata alla Parte importatrice tramite la Parte esportatrice.*
- 3.1.4. *Gli organismi responsabili dell'applicazione di questa sezione 3 relativa alle approvazioni di progetto sono gli agenti tecnici.*

3.2. Base di certificazione

- 3.2.1. *Per l'emissione di un certificato di omologazione del tipo, la Parte importatrice si avvale delle norme, applicabili ad un suo prodotto simile, in vigore al momento in cui la domanda di certificato di omologazione originale è stata presentata alla Parte esportatrice.*
- 3.2.2. *Fatto salvo il punto 3.2.5 e ai fini dell'approvazione di una modifica di progetto o di un progetto di riparazione, la Parte importatrice specifica una modifica alla base di certificazione stabilita a norma del punto 3.2.1 se giudica tale modifica appropriata per la modifica di progetto o il progetto di riparazione.*
- 3.2.3. *Fatto salvo il punto 3.2.5, la Parte importatrice specifica le eventuali condizioni speciali applicate o che si intende applicare a caratteristiche originali o insolite di un progetto di prodotto che non rientra negli standard ambientali e di aeronavigabilità applicabili.*
- 3.2.4. *Fatto salvo il punto 3.2.5., la Parte importatrice specifica eventuali esenzioni o deroghe agli standard applicabili.*
- 3.2.5. *Nel precisare le condizioni speciali, le esenzioni, le deroghe o le modifiche alla base di certificazione, la Parte importatrice tiene nel dovuto conto quelle della Parte esportatrice e non esige per i prodotti di quest'ultima più di quanto esiga per propri prodotti analoghi. La Parte importatrice notifica alla Parte esportatrice eventuali condizioni speciali, esenzioni, deroghe o modifiche alla base di certificazione.*

3.3. Processo di certificazione

- 3.3.1. *La Parte esportatrice trasmette alla Parte importatrice tutte le informazioni necessarie a quest'ultima per acquisire e mantenere una buona conoscenza dei singoli prodotti per l'aeronautica civile della Parte esportatrice e della relativa certificazione.*
- 3.3.2. *Per ogni approvazione di progetto le Parti elaborano, se del caso, un programma di certificazione, sulla base delle procedure di lavoro stabilite dal comitato misto di settore sulla certificazione.*
- 3.3.3. *La Parte importatrice rilascia il proprio certificato di omologazione del tipo o certificato di omologazione del tipo supplementare per un aeromobile, motore o propulsore a elica quando:*
- (a) la Parte esportatrice ha rilasciato il proprio certificato;
 - (b) la Parte esportatrice certifica alla Parte importatrice che il progetto di tipo di un prodotto è conforme alla base di certificazione di cui al paragrafo 3.2; e
 - (c) tutte le questioni sorte durante il processo di certificazione sono state risolte.
- 3.3.4. *Le modifiche al progetto di tipo di un prodotto per l'aviazione civile per il quale la Parte importatrice ha rilasciato un certificato di omologazione del tipo sono approvate come segue:*
- 3.3.4.1. La Parte esportatrice classifica le modifiche di progetto in due categorie in conformità delle procedure di lavoro stabilite dal comitato misto di settore sulla certificazione.
- 3.3.4.2. Per la categoria di modifiche di progetto che richiedono la partecipazione della Parte importatrice, la Parte importatrice approva le modifiche di progetto dopo aver ricevuto una dichiarazione scritta della Parte esportatrice attestante che le modifiche di progetto in questione sono conformi alla base di certificazione di cui al paragrafo 3.2. Al fine di ottemperare agli obblighi previsti dal presente punto, la Parte esportatrice può trasmettere singole dichiarazioni per ogni modifica di progetto o dichiarazioni collettive per elenchi di modifiche di progetto approvate.
- 3.3.4.3. Per tutte le altre modifiche di progetto l'approvazione della Parte esportatrice costituisce una approvazione valida anche per la Parte importatrice senza necessità di ulteriori interventi.
- 3.3.5. *Le modifiche al progetto di un prodotto per l'aviazione civile per il quale la Parte importatrice ha rilasciato un certificato di omologazione del tipo supplementare sono approvate come segue:*
- 3.3.5.1. La Parte esportatrice classifica le modifiche di progetto in due categorie in conformità delle procedure di lavoro stabilite dal comitato misto di settore sulla certificazione.
- 3.3.5.2. Per la categoria di modifiche di progetto che richiedono la partecipazione della Parte importatrice, la Parte importatrice approva le modifiche di progetto dopo aver ricevuto una dichiarazione scritta della Parte esportatrice attestante che le modifiche di progetto in questione sono conformi alla base di certificazione di cui al paragrafo 3.2. Al fine di ottemperare agli obblighi previsti dal presente punto, la Parte esportatrice può trasmettere

singole dichiarazioni per ogni modifica di progetto o dichiarazioni collettive per elenchi di modifiche di progetto approvate.

- 3.3.5.3. Per tutte le altre modifiche di progetto l'approvazione della Parte esportatrice costituisce una approvazione valida anche per la Parte importatrice senza necessità di ulteriori interventi.
- 3.3.6. *I progetti di riparazione di un prodotto per l'aviazione civile per il quale la Parte importatrice ha rilasciato un certificato di omologazione del tipo sono approvati come segue:*
 - 3.3.6.1. La Parte esportatrice classifica i progetti di riparazione in due categorie in conformità delle procedure di lavoro stabilite dal Comitato misto di settore sulla certificazione.
 - 3.3.6.2. Per la categoria di progetti di riparazione che richiedono la partecipazione della Parte importatrice, la Parte importatrice approva i progetti dopo aver ricevuto una dichiarazione scritta della Parte esportatrice attestante che i progetti di riparazione in questione sono conformi alla base di certificazione di cui al paragrafo 3.2. Al fine di ottemperare agli obblighi previsti dal presente punto, la Parte esportatrice può trasmettere dichiarazioni individuali per ogni progetto di riparazione o dichiarazioni collettive per elenchi di progetti di riparazione approvati.
 - 3.3.6.3. Per tutti gli altri progetti di riparazione l'approvazione della Parte esportatrice costituisce una approvazione valida anche per la Parte importatrice senza necessità di ulteriori interventi.
- 3.3.7. *Per parti e pertinenze approvate sulla base di norme tecniche decise dal comitato misto di settore sulla certificazione in conformità del paragrafo 2.2. della presente procedura, l'approvazione di parti e pertinenze approvate dalla Parte esportatrice è riconosciuta dalla Parte importatrice come equivalente alle proprie approvazioni rilasciate in conformità delle proprie norme e procedure.*

3.4. Requisiti operativi connessi al progetto

- 3.4.1. *Su richiesta della Parte esportatrice, la Parte importatrice comunica alla Parte esportatrice i propri requisiti operativi vigenti connessi al progetto.*
- 3.4.2. *La Parte importatrice stabilisce insieme alla Parte esportatrice, su base individuale o elaborando un elenco di specifici requisiti operativi vigenti connessi al progetto per determinate categorie di prodotti e/o operazioni, i requisiti operativi per i quali essa accetta la certificazione scritta e la dichiarazione di conformità della Parte esportatrice.*

3.5. Mantenimento dell'aeronavigabilità

- 3.5.1. *Le Parti cooperano fra loro nell'analizzare aspetti relativi all'aeronavigabilità di incidenti e inconvenienti verificatisi in relazione a prodotti per l'aeronautica civile ai quali si applica il presente accordo e che potrebbero sollevare interrogativi in merito all'aeronavigabilità di tali prodotti.*
- 3.5.2. *La Parte esportatrice, con riguardo a prodotti per l'aeronautica civile progettati o costruiti sotto la sua giurisdizione, stabilisce le azioni necessarie per correggere eventuali condizioni di insicurezza del progetto di tipo che possono essere individuate dopo che un prodotto per l'aeronautica civile è stato messo in servizio, incluse eventuali azioni in*

relazione a componenti progettati e/o costruiti da un fornitore sotto contratto con il contraente principale nel territorio posto sotto la giurisdizione della Parte esportatrice.

3.5.3. *La Parte esportatrice, con riguardo a prodotti per l'aeronautica civile progettati o costruiti sotto la sua giurisdizione, assiste la Parte importatrice nell'individuare eventuali azioni giudicate necessarie da quest'ultima per il mantenimento dell'aeronavigabilità dei prodotti.*

3.5.4. *Le Parti si tengono reciprocamente informate su tutte le direttive vincolanti in materia di aeronavigabilità o su altre azioni giudicate necessarie per il mantenimento dell'aeronavigabilità di prodotti per l'aeronautica civile progettati o costruiti sotto le rispettive giurisdizioni e disciplinati dal presente accordo.*

4. APPROVAZIONE DI PRODUZIONE

4.1. **Ai fini dell'applicazione della presente procedura, le Parti riconoscono che la dimostrazione della capacità di un'organizzazione di produzione di farsi carico dell'assicurazione della qualità della produzione e del controllo dei prodotti per l'aeronautica civile è sufficientemente controllata grazie alla sorveglianza di questa organizzazione da parte di un'autorità competente di una delle Parti per poter tenere conto di eventuali differenze nei requisiti specifici imposti dall'altra Parte.**

4.2. **Quando un'approvazione di produzione nell'ambito del controllo regolamentare di una Parte comprende siti e impianti di fabbricazione sul territorio dell'altra Parte o di un paese terzo, la prima Parte mantiene la responsabilità della sorveglianza e del controllo di questi siti e impianti di fabbricazione.**

4.3. **Le Parti possono chiedere assistenza all'autorità per l'aviazione civile di un paese terzo nell'espletamento delle loro funzioni di sorveglianza e controllo regolamentari quando un'approvazione delle Parti è stata concessa o prorogata da un accordo formale o da un'intesa con tale paese terzo.**

4.4. **Gli organismi responsabili dell'applicazione della presente sezione 4, relativa alle approvazioni di produzione, sono le autorità competenti di cui all'articolo 5 dell'accordo.**

5. APPROVAZIONI DI AERONAVIGABILITÀ PER L'ESPORTAZIONE

5.1. Aspetti generali

5.1.1. *La Parte esportatrice rilascia approvazioni di aeronavigabilità per l'esportazione di prodotti per l'aeronautica civile esportati verso la Parte importatrice alle condizioni di cui ai punti 5.2. e 5.3.*

5.1.2. *La Parte importatrice riconosce le approvazioni di aeronavigabilità per l'esportazione della Parte esportatrice rilasciate in conformità dei punti 5.2. e 5.3. .*

5.1.3. *L'identificazione di parti e pertinenze con le marcature specifiche richieste dalla normativa della Parte esportatrice è riconosciuta dalla Parte importatrice conforme ai propri requisiti di legge.*

5.2. Certificati di aeronavigabilità per l'esportazione

5.2.1. Aeromobili nuovi

5.2.1.1. Per un aeromobile nuovo la Parte esportatrice, attraverso la propria autorità competente responsabile per l'applicazione della presente procedura, rilascia un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione attestante che tale aeromobile:

- (a) è conforme ad un progetto di tipo approvato dalla Parte importatrice in conformità della presente procedura;
- (b) è in condizioni di sicurezza operativa, inclusa la conformità alle direttive di aeronavigabilità applicabili della Parte importatrice, notificate da detta Parte;
- (c) soddisfa tutti i requisiti supplementari prescritti dalla Parte importatrice, notificati da detta Parte.

5.2.2. Aeromobili usati

5.2.2.1. Per un aeromobile usato per il quale è stata concessa l'approvazione di progetto dalla Parte importatrice, la Parte esportatrice, attraverso la propria autorità competente responsabile della supervisione del certificato di aeronavigabilità di tale aeromobile, rilascia un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione attestante che l'aeromobile:

- (a) è conforme ad un progetto di tipo approvato dalla Parte importatrice in conformità della presente procedura;
- (b) è in condizioni di sicurezza operativa, inclusa la conformità a tutte le direttive di aeronavigabilità applicabili della Parte importatrice, notificate da detta Parte;
- (c) è stato sottoposto a corretta manutenzione nel corso dell'intera durata di servizio, secondo procedure e metodi approvati, come comprovano i giornali di bordo e i registri di manutenzione; e
- (d) soddisfa tutti i requisiti supplementari prescritti dalla Parte importatrice, notificati da detta Parte.

5.2.2.2. Per gli aeromobili usati costruiti sotto la propria giurisdizione, ciascuna Parte accetta di assistere, su richiesta, l'altra Parte nell'acquisizione di informazioni concernenti:

- (a) la configurazione dell'aeromobile alla data di consegna da parte del costruttore e
- (b) le successive installazioni montate sull'aeromobile da essa approvate.

5.2.2.3. Le Parti accettano inoltre i rispettivi certificati di aeronavigabilità per l'esportazione relativi ad aeromobili usati costruiti e/o assemblati in un paese terzo quando sono soddisfatte le condizioni del punto 5.2.2.1. lettere da a) a d).

5.2.2.4. La Parte importatrice può chiedere documenti di ispezione e registri di manutenzione comprendenti tra l'altro:

- (a) l'originale o una copia autenticata di un certificato di aeronavigabilità per l'esportazione o un documento equivalente, rilasciato dalla Parte esportatrice;
- (b) documenti attestanti che tutte le verifiche, le modifiche rilevanti e le riparazioni sono state effettuate in conformità dei requisiti approvati o riconosciuti dalla Parte esportatrice e
- (c) i registri di manutenzione e le voci dei giornali di bordo che comprovano che l'aeromobile usato è stato sottoposto a corretta manutenzione nel corso dell'intera durata di servizio, conformemente ai requisiti di un programma di manutenzione approvato.

5.3. Certificato di ammissione in servizio

5.3.1. Motori e propulsori ad elica nuovi

5.3.1.1. La Parte importatrice accetta il certificato di ammissione in servizio della Parte esportatrice per motori o propulsori ad elica nuovi solo quando tale certificato attesta che il motore o il propulsore ad elica in questione:

- (a) è conforme ad un progetto di tipo approvato dalla Parte importatrice in conformità della presente procedura;
- (b) è in condizioni di sicurezza operativa, inclusa la conformità alle direttive di aeronavigabilità applicabili della Parte importatrice, notificate da detta Parte e
- (c) soddisfa tutti i requisiti supplementari prescritti dalla Parte importatrice, notificati da detta Parte.

5.3.1.2. La Parte esportatrice procede all'esportazione di tutti i motori e i propulsori ad elica nuovi con un certificato di ammissione in servizio rilasciato in conformità delle proprie normative e procedure.

5.3.2. Nuovi sottoinsiemi, parti e pertinenze

5.3.2.1. La Parte importatrice accetta il certificato di ammissione in servizio della Parte esportatrice per un nuovo sottoinsieme, parte, inclusa una parte modificata e/o di sostituzione e pertinenze, solo quando tale certificato attesta che il sottoinsieme o la parte:

- (a) è conforme ai dati di progetto approvati dalla Parte importatrice;
- (b) è in condizioni di sicurezza operativa e
- (c) soddisfa tutti i requisiti supplementari prescritti dalla Parte importatrice, notificati da detta Parte.

5.3.2.2. La Parte esportatrice esporta tutte le nuove parti con un certificato di ammissione in servizio rilasciato in conformità delle proprie normative e procedure.

6. ASSISTENZA TECNICA

6.1. Le Parti, su richiesta, si prestano reciproca assistenza tecnica, se del caso attraverso le rispettive autorità competenti.

6.2. I tipi di assistenza possono comprendere, tra l'altro, i seguenti aspetti:

6.2.1. Determinazione di conformità:

- (a) assistenza a prove;
- (b) effettuazione di controlli di conformità normativa e tecnica;
- (c) relazioni di revisione e
- (d) acquisizione di dati.

6.2.2. Sorveglianza e controllo:

- (a) assistenza all'ispezione primo articolo di parti;
- (b) monitoraggio di controlli su processi speciali;
- (c) effettuazione di ispezioni a campione su parti di produzione;
- (d) monitoraggio delle attività di soggetti delegati o di organizzazioni approvate di cui all'articolo 3.5 dell'accordo;
- (e) svolgimento di indagini su difficoltà di servizio e
- (f) valutazione e supervisione di sistemi di qualità della produzione.

ALLEGATO B

Procedura relativa alla manutenzione

1. CAMPO D'APPLICAZIONE

La presente procedura (in appresso la "procedura") si applica all'accettazione reciproca delle constatazioni nell'area della manutenzione degli aeromobili per quanto riguarda gli aeromobili e i componenti destinati ad esservi installati.

2. LEGISLAZIONE APPLICABILE

Le Parti concordano che, ai fini della presente procedura, la conformità alla legislazione applicabile in materia di manutenzione di una delle Parti, unitamente ai requisiti regolamentari specificati nell'appendice B1 della presente procedura, equivale alla conformità alla legislazione applicabile dell'altra Parte.

Le Parti concordano che, ai fini della presente procedura, le pratiche e le procedure di certificazione delle autorità competenti di ciascuna Parte forniscono una prova equivalente di conformità ai requisiti di cui al precedente paragrafo.

Le Parti convengono che, ai fini della presente procedura, le norme rispettive delle Parti sulle licenze del personale addetto alla manutenzione sono considerate equivalenti.

3. DEFINIZIONI

Ai fini della presente procedura valgono le seguenti definizioni:

- (a) "Aeromobile": qualsiasi apparecchio in grado di sostenersi nell'atmosfera grazie a reazioni dell'aria diverse dalle reazioni dell'aria sulla superficie terrestre.;
- (b) "Componente": qualsiasi motore, elica, parte o pertinenza;
- (c) "Velivolo a grande capacità": un aeromobile, classificato come aeroplano, con massa massima al decollo superiore a 5700 kg oppure un elicottero plurimotore
- (d) "Modifica": una variazione concernente la costruzione, la configurazione, le prestazioni, le caratteristiche ambientali o le limitazioni operative di un prodotto per l'aeronautica civile.

4. COMITATO MISTO DI SETTORE SULLA MANUTENZIONE

4.1. Composizione

4.1.1. È istituito un Comitato misto di settore sulla manutenzione. Detto comitato comprende rappresentanti delle Parti responsabili a livello amministrativo per:

- (a) l'approvazioni di organismi di manutenzione;
- (b) l'applicazione della legislazione e delle norme sugli organismi di manutenzione;
- (c) le ispezioni interne di standardizzazione o i sistemi di controllo della qualità.

4.1.2. *Può essere invitato a far parte del comitato, previa decisione congiunta delle Parti, qualsiasi altro soggetto in grado di facilitare l'esecuzione del mandato del comitato misto di settore sulla manutenzione.*

4.1.3. *Il Comitato misto di settore sulla manutenzione stabilisce il proprio regolamento interno.*

4.2. Mandato

4.2.1. *Il Comitato misto di settore sulla manutenzione si riunisce almeno una volta all'anno per assicurare l'applicazione e il funzionamento effettivi della presente procedura ed è incaricato fra l'altro di:*

- (a) valutare le modifiche regolamentari introdotte dalle Parti per garantire il mantenimento dei requisiti di cui all'appendice B1 della presente procedura;
- (b) assicurare che le Parti condividano un'interpretazione comune della presente procedura;
- (c) assicurare che le Parti applichino la presente procedura in modo coerente;
- (d) risolvere eventuali divergenze su questioni tecniche derivanti dall'interpretazione o dall'applicazione della presente procedura, incluse quelle che possono sorgere nell'interpretazione o nell'applicazione della stessa;
- (e) organizzare, se del caso, la partecipazione di una delle Parti al sistema interno di standardizzazione o al sistema di controllo della qualità dell'altra Parte; e
- (f) elaborare, se del caso, proposte per il comitato misto concernenti modifiche della presente procedura.

4.2.2. *Qualora non sia in grado di risolvere le divergenze in conformità al punto 4.2.1, lettera d) della presente procedura, il Comitato misto di settore sulla manutenzione rinvia la questione al comitato misto e garantisce l'esecuzione della decisione presa da tale comitato.*

5. APPROVAZIONE DELL'ORGANISMO DI MANUTENZIONE

- 5.1. Qualsiasi organismo di manutenzione di una Parte che sia stata certificato da un'autorità competente di quella Parte per svolgere funzioni di manutenzione deve disporre di un supplemento al suo manuale di manutenzione per conformarsi ai requisiti di cui all'appendice B1 della presente procedura. Una volta accertato che il supplemento soddisfa i requisiti dell'appendice B1, la suddetta autorità competente rilascia un documento di approvazione che attesta la conformità ai requisiti applicabili dell'altra Parte e precisa quali sono i compiti che l'organismo di manutenzione può svolgere su un aeromobile registrato presso l'altra Parte. Le qualifiche e i limiti così precisati non possono oltrepassare quelli indicati nel proprio certificato.**
- 5.2. L'approvazione rilasciata a norma del punto 5.1. dall'autorità competente di una delle Parti è notificata all'altra Parte e costituisce una approvazione valida per l'altra Parte senza ulteriori interventi.**
- 5.3. Il riconoscimento di un certificato di approvazione ai sensi del punto 5.2. si applica all'organismo di manutenzione presso la sua sede centrale, nonché negli altri luoghi in cui esercita la sua attività indicati nel manuale pertinente e sottoposti al controllo di un'autorità competente.**
- 5.4. Le Parti possono chiedere l'assistenza dell'autorità per l'aviazione civile di un paese terzo nell'espletamento delle loro funzioni di sorveglianza e controllo regolamentari quando un'approvazione delle due Parti è stata concessa o prorogata mediante un accordo formale o un'intesa con tale paese terzo.**
- 5.5. Una Parte, attraverso la sua autorità competente, notifica senza indugio all'altra Parte eventuali modifiche apportate al campo di applicazione delle approvazioni da essa rilasciate a norma del punto 5.1., inclusa la revoca o la sospensione dell'approvazione.**

6. NON CONFORMITÀ

- 6.1. Le Parti si notificano reciprocamente le violazioni gravi della legislazione applicabile o di eventuali condizioni stabilite nella presente procedura che riducono la capacità di un organismo approvato da una delle Parti di effettuare la manutenzione a norma della presente procedura. Dopo tale notifica, la Parte interessata procede alle necessarie indagini e comunica, entro 15 giorni lavorativi, alla Parte notificante le eventuali iniziative prese.**
- 6.2. In caso di disaccordo tra le Parti sull'efficacia dell'azione intrapresa la Parte notificante può chiedere all'altra Parte di prendere immediatamente misure per impedire all'organismo in questione di svolgere lavori di manutenzione su prodotti per l'aeronautica civile soggetti alla sua supervisione regolamentare. Qualora l'altra Parte non prenda tali misure entro 15 giorni lavorativi dalla richiesta della Parte notificante, i poteri conferiti all'autorità competente dell'altra Parte in virtù della presente procedura sono sospesi fino a quando la questione non sia stata risolta in modo soddisfacente dal comitato misto, in conformità delle disposizioni del presente accordo. Fino a quando il comitato**

misto non decide al riguardo, la Parte notificante può prendere qualunque iniziativa ritenga necessaria per impedire all'organismo in questione di svolgere lavori di manutenzione su prodotti per l'aeronautica civile soggetti alla sua supervisione regolamentare.

6.3. Gli agenti tecnici sono gli organismi responsabili per la comunicazione ai sensi della presente sezione 6.

7. ASSISTENZA TECNICA

7.1. Le Parti, su richiesta, si prestano reciproca assistenza tecnica, se del caso attraverso le rispettive autorità competenti.

7.2. I tipi di assistenza possono comprendere, tra l'altro, i seguenti aspetti:

- (a) monitoraggio e preparazione di relazioni in merito al mantenimento della conformità ai requisiti descritti nella presente procedura da parte di organismi di manutenzione soggetti alla giurisdizione di una delle Parti;
- (b) realizzazione di indagini e preparazione di relazioni in merito e
- (c) valutazione tecnica.

Appendice B1

Requisiti regolamentari specifici

Il riconoscimento effettuato da una Parte di un organismo di manutenzione soggetto alla giurisdizione dell'altra Parte, ai sensi della sezione 5 della presente procedura, si basa sull'adozione da parte dell'organismo di manutenzione di un supplemento al suo manuale di manutenzione che, come minimo, preveda quanto segue:

- (a) una dichiarazione firmata dall'attuale dirigente responsabile che impegna l'organismo a conformarsi al manuale ed al suo supplemento;
- (b) l'impegno dell'organismo a rispettare l'ordine del cliente, tenendo conto in particolare delle direttive obbligatorie in materia di aeronavigabilità, delle modifiche e delle riparazioni nonché del requisito che le parti utilizzate siano state costruite o sottoposte a manutenzione da parte di organismi riconosciuti dall'altra Parte;
- (c) l'assicurazione che il cliente che trasmette l'ordine abbia ottenuto l'approvazione dell'autorità competente ad hoc per qualunque dato di progetto relativo a modifiche e riparazioni;
- (d) l'assicurazione che l'ammissione in servizio di un prodotto per l'aeronautica civile sia conforme ai requisiti legislativi e regolamentari applicabili;
- (e) l'assicurazione che l'altra Parte e il cliente siano informati in merito a qualsiasi prodotto per l'aeronautica civile soggetto alla giurisdizione dell'altra Parte trovato in condizioni di non aeronavigabilità.