



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 4 settembre 2020
(OR. en)

11009/19

**Fascicolo interistituzionale:
2019/0067 (NLE)**

**AVIATION 149
RELEX 690
USA 61**

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: Posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di consiglio bilaterale di vigilanza nell'ambito dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile riguardo all'adozione di una decisione del consiglio bilaterale di vigilanza che adotta l'allegato 4 dell'accordo

PROGETTO

CONSIGLIO BILATERALE DI VIGILANZA PER L'ACCORDO
TRA GLI STATI UNITI D'AMERICA
E LA COMUNITÀ EUROPEA
SULLA COOPERAZIONE IN MATERIA DI REGOLAMENTAZIONE
DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

VERBALE DI DECISIONE

DECISIONE N. 0011

Rilevando che la modifica 1 dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile ("accordo") estende l'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo B, dell'accordo per ricomprendervi, tra l'altro, l'addestramento del personale e il rilascio delle relative licenze;

rilevando altresì che l'articolo 5 dell'accordo, come modificato, prevede l'elaborazione di nuovi allegati dell'accordo con riferimento alle materie che rientrano nell'ambito di applicazione dell'accordo e che tali allegati, a norma dell'articolo 19, paragrafo C, entrano successivamente in vigore mediante decisione del consiglio bilaterale di vigilanza istituito a norma dell'articolo 3,

Il consiglio bilaterale di vigilanza decide:

1. di adottare l'allegato 4 (Dispositivi di addestramento al volo simulato) dell'accordo, accluso alla presente decisione nelle lingue bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, neerlandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese. In caso di divergenza di interpretazione tra le diverse versioni linguistiche fa fede il testo in lingua inglese;
2. di prendere atto della dichiarazione comune che sarà firmata dai rappresentanti delle parti sull'autenticazione della versione in lingua croata dell'allegato 4;
3. l'allegato 4 (Dispositivi di addestramento al volo simulato) dell'accordo entra in vigore a decorrere dalla data della firma dell'ultima delle parti indicate in seguito.

Per il consiglio bilaterale di vigilanza:

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI
STATI UNITI D'AMERICA

COMMISSIONE EUROPEA
UNIONE EUROPEA

DA:

DA:

TITOLO: Amministratore associato per la
sicurezza aerea

TITOLO: Direttore, Aviazione
Direzione generale Mobilità e
trasporti, Commissione europea

DATA:

DATA:

LUOGO: Washington, DC

LUOGO: Bruxelles, Belgio

ALLEGATO 4

DISPOSITIVI DI ADDESTRAMENTO AL VOLO SIMULATO

1. OBIETTIVO E AMBITO DI APPLICAZIONE
 - 1.1. Le parti hanno valutato le rispettive norme, regole, pratiche e procedure concernenti la valutazione periodica e la qualificazione continua dei simulatori integrali di volo (*Full Flight Simulators* - FFS) per velivoli e hanno concluso che esse sono sufficientemente compatibili da consentire la reciproca accettazione delle rispettive approvazioni e dei rispettivi risultati. Il presente allegato verte sull'accettazione reciproca dei risultati relativi alla conformità e della documentazione, nonché sulla fornitura di assistenza tecnica per quanto riguarda la valutazione periodica e la qualificazione degli FFS. Nessuna disposizione del presente allegato può essere interpretata nel senso di limitare l'autorità di una parte di operare conformemente all'articolo 15 dell'accordo.
 - 1.2. L'ambito di applicazione del presente allegato comprende la valutazione periodica e la qualificazione continua degli FFS di livello C, CG, D e DG per velivoli provvisti di una qualificazione rilasciata dalla Federal Aviation Administration (FAA) e dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) o da un'autorità aeronautica, a seconda dei casi. L'ambito di applicazione può essere esteso mediante una modifica del presente allegato sulla base di una decisione del consiglio bilaterale di vigilanza adottata in conformità all'articolo 19, paragrafo B, dell'accordo.
 - 1.3. L'estensione dell'ambito di applicazione del presente allegato è effettuata in seguito al necessario processo di rafforzamento della fiducia condotto dagli agenti tecnici.

1.4. L'ambito di applicazione del presente allegato non comprende i dispositivi di addestramento al volo simulato (*Flight Simulation Training Devices - FSTD*) che non rientrano nell'ambito di applicabilità previsto dall'articolo 12 dell'accordo.

2. DEFINIZIONI

2.1. Ai fini del presente allegato si applicano le seguenti definizioni, in aggiunta a quelle contenute nell'accordo:

- a) "livello di qualificazione FFS": il livello di conformità in base alla capacità tecnica dell'FFS determinata mediante una valutazione dell'FFS secondo i criteri di valutazione tecnica definiti nelle prescrizioni applicabili. Gli FFS sono classificati in categorie di livello A, B, C, D. Alcuni dispositivi qualificati dell'UE possiedono inoltre un livello di qualificazione AG, BG, CG, DG in base a diritti acquisiti (*Grandfather Rights*);
- b) "risultato": l'accertamento circa la conformità o non conformità dell'FSTD ai requisiti applicabili, che viene registrato sotto forma di risultati/discrepanze nella relazione di valutazione redatta dalla FAA, dall'AESA o da un'autorità aeronautica, a seconda dei casi;
- c) "dispositivo di addestramento al volo simulato" (FSTD):
 - i) per l'Unione europea, un dispositivo di addestramento che, nel caso dei velivoli, è un simulatore integrale di volo (FFS), un dispositivo di addestramento al volo (*Flight Training Device - FTD*), un addestratore per le procedure di volo e di navigazione (*Flight and Navigation Procedures Trainer - FNPT*) o un dispositivo di addestramento strumentale di base (*Basic Instrument Training Device - BITD*);

- ii) per gli Stati Uniti, un dispositivo di addestramento che, nel caso dei velivoli, è un simulatore integrale di volo (FFS) o un dispositivo di addestramento al volo (FTD);
- d) "simulatore integrale di volo" (FFS): una riproduzione in dimensioni reali della cabina di pilotaggio di uno specifico tipo, marca, modello o serie di aeromobile, incluso l'assemblaggio di tutti gli equipaggiamenti e programmi informatici necessari a rappresentare l'aeromobile nelle operazioni al suolo e in volo, un sistema visivo che fornisce la vista fuori dalla cabina di pilotaggio e un sistema di riproduzione delle sollecitazioni;
- e) "valutazione dell'FSTD": la valutazione dell'FSTD effettuata in base ai criteri tecnici definiti per il rispettivo livello, che determina una qualificazione dell'FSTD;
- f) "operatore dell'FSTD": l'organizzazione direttamente responsabile dinanzi all'AESA o a un'autorità aeronautica, a seconda dei casi, per quanto riguarda la richiesta o il mantenimento della qualificazione di un determinato FSTD e che deve soddisfare i requisiti di cui alla parte ORA del regolamento (UE) n. 1178/2011;

- g) "sponsor dell'FSTD": l'organizzazione direttamente responsabile dinanzi alla FAA per quanto riguarda la richiesta e il mantenimento della qualificazione di un determinato FSTD e che deve soddisfare i requisiti di cui al titolo 14 del codice dei regolamenti federali degli Stati Uniti (*Code of Federal Regulations*), parte 60 ("parte 60");
- h) "diritti acquisiti":
- i) per gli Stati Uniti, il diritto dell'operatore/sponsor dell'FSTD di mantenere il livello di qualificazione ottenuto in base a una precedente circolare informativa (*advisory circular*);
 - ii) per l'Unione europea, il diritto dell'operatore/sponsor dell'FSTD di mantenere il livello di qualificazione ottenuto in base a una normativa precedente.
L'espressione designa inoltre il diritto dell'utilizzatore dell'FSTD di conservare i crediti ottenuti per l'addestramento, le prove e i controlli in base a tale normativa precedente;
- i) "manuale di riferimento delle prove di qualificazione" (Master Qualification Test Guide – MQTG): il manuale delle prove di qualificazione (*Qualification Test Guide – QTG*), approvato dall'autorità, che integra i risultati delle prove eseguite sotto il controllo della FAA, dell'AESA o dell'autorità aeronautica, a seconda dei casi. La MQTG funge da riferimento per le valutazioni future;
- j) "manuale delle prove di qualificazione" (QTG): un documento utilizzato per dimostrare che le prestazioni e le qualità di manovra rientrano nei limiti prescritti per l'aeromobile e che tutti i requisiti applicabili sono stati soddisfatti;

- k) "condizioni speciali": i requisiti che, sulla base di un confronto tra i rispettivi sistemi regolamentari in materia di valutazione e qualificazione degli FFS, sono risultati non comuni ai due sistemi e che sono sufficientemente importanti da essere trattati nel presente allegato.

3. ORGANISMO CONGIUNTO DI COORDINAMENTO

3.1. Composizione

- 3.1.1. È istituito un organismo congiunto di coordinamento denominato consiglio di supervisione degli FSTD (*FSTD Oversight Board – FOB*), responsabile dinanzi al consiglio bilaterale di vigilanza, sotto la direzione congiunta del direttore dell'AESA responsabile dei parametri di volo (*Flight Standards*) e del direttore esecutivo della FAA responsabile dei parametri di volo. Il consiglio di supervisione degli FSTD è composto da esperti di FSTD di ciascun agente tecnico.
- 3.1.2. La direzione congiunta può invitare altri partecipanti al FOB allo scopo di facilitare il conseguimento degli obiettivi del presente allegato.

3.2. Mandato

3.2.1. Il FOB si riunisce almeno una volta all'anno per assicurare un funzionamento e un'attuazione efficaci del presente allegato. Le sue funzioni includono:

- a) l'elaborazione, l'approvazione e la revisione delle procedure di attuazione tecnica riguardanti i simulatori di volo (*Technical Implementation Procedures - Simulator – TIP-S*) per la valutazione e la qualificazione degli FFS, compresi la cooperazione, l'assistenza, lo scambio di informazioni e le attività volte a garantire la fiducia continua, da utilizzare per i processi contemplati dal presente allegato;
- b) la condivisione di informazioni su questioni pertinenti in materia di sicurezza e l'elaborazione di piani d'azione intesi ad affrontarle;
- c) la garanzia dell'applicazione coerente del presente allegato;
- d) lo scambio di informazioni sulle attività di regolamentazione, programmate o in corso, che potrebbero incidere sul fondamento e sull'ambito di applicazione dell'allegato;
- e) la condivisione di informazioni in merito a modifiche rilevanti dei sistemi di qualificazione degli FSTD delle parti, che potrebbero incidere sul fondamento e sull'ambito di applicazione dell'allegato;
- f) la risoluzione delle questioni tecniche di responsabilità degli agenti tecnici e delle autorità aeronautiche che non possono essere risolte a un livello inferiore; e
- g) la presentazione al consiglio bilaterale di vigilanza di proposte di modifica del presente allegato.

3.2.2. Il FOB deferisce le questioni irrisolte al consiglio bilaterale di vigilanza e provvede all'attuazione delle decisioni adottate dal consiglio bilaterale di vigilanza in relazione al presente allegato.

4. ATTUAZIONE

4.1. Gli agenti tecnici istituiscono e mantengono aggiornato, a fini di controllo, un elenco di riferimento degli FFS la cui qualificazione rientra nell'ambito di applicazione del presente allegato. Le procedure per istituire ed aggiornare tale elenco di riferimento sono illustrate nelle TIP-S.

4.2. Qualificazione continua della FAA

4.2.1. Le parti convengono che un FFS che:

- a) è provvisto di una qualificazione vigente conformemente alla base di qualificazione dell'UE applicabile; e
- b) soddisfa le condizioni di cui al presente allegato, comprese le condizioni speciali della FAA di cui all'appendice 1, fatta salva la parte 60 relativa al sistema di gestione della qualità dei simulatori applicabile al titolare del certificato FFS,

è ritenuto conforme ai requisiti tecnici per una qualificazione continua della FAA una volta ricevute, esaminate e accettate la relazione di valutazione e la relazione sulle condizioni speciali emesse dall'AESA o da un'autorità aeronautica, a seconda dei casi.

4.2.2. Le autorità aeronautiche competenti attuano gli interventi di cui all'appendice 2 del presente allegato quando agiscono per conto della FAA ai fini della valutazione periodica di ciascun FFS contemplato dal presente allegato.

4.3. Qualificazione continua dell'AESA

4.3.1. Le parti convengono che un FFS che:

- a) è provvisto di una qualificazione vigente della FAA conformemente alla base di qualificazione USA applicabile; e
- b) soddisfa le condizioni di cui al presente allegato, comprese le condizioni speciali dell'UE di cui all'appendice 1, fatti salvi i requisiti della parte ORA applicabili al titolare del certificato FSTD,

è ritenuto conforme ai requisiti tecnici per una qualificazione continua dell'AESA una volta ricevute, esaminate e accettate la relazione di valutazione e la relazione sulle condizioni speciali emesse dalla FAA.

4.4. Accettazione reciproca delle relazioni di valutazione

4.4.1. Fatti salvi i termini del presente allegato, le parti convengono che gli agenti tecnici e le autorità aeronautiche, a seconda dei casi, forniscono all'agente tecnico dell'altra parte relazioni sulla valutazione periodica degli FFS e sulle condizioni speciali. Tali relazioni comprendono i risultati relativi alla conformità ai rispettivi requisiti UE e USA come condizione per il rilascio o la conferma della validità delle rispettive qualificazioni degli FFS, a seconda dei casi.

4.5. Seguito da dare ai risultati delle relazioni di valutazione

4.5.1. L'operatore/lo sponsor dell'FSTD risolve le questioni emerse dai risultati degli accertamenti insieme all'agente tecnico o all'autorità aeronautica che ha effettuato la valutazione, salvo diverse indicazioni fornite dall'agente tecnico pertinente per i casi definiti nelle TIP-S. In tali casi, laddove sia necessaria una visita in loco per valutare la chiusura delle questioni emerse dai risultati degli accertamenti, tale visita è condotta, nei limiti delle risorse disponibili, dall'agente tecnico o, se del caso, dall'autorità aeronautica che ha effettuato la valutazione.

4.6. In presenza di circostanze che esulano dall'ambito della valutazione periodica, l'agente tecnico di ciascuna delle parti o, se del caso, un'autorità aeronautica, presta secondo necessità, su richiesta e di comune accordo, assistenza tecnica nelle valutazioni degli FFS all'agente tecnico dell'altra parte o, se del caso, a un'autorità aeronautica. Gli agenti tecnici o un'autorità aeronautica possono rifiutare di prestare assistenza tecnica per mancata disponibilità di risorse. Gli ambiti di assistenza possono includere, a titolo meramente esemplificativo:

- a) l'esecuzione di indagini e l'elaborazione delle pertinenti relazioni (su richiesta);
- b) la raccolta e la fornitura di dati (su richiesta); e
- c) l'esecuzione di valutazioni speciali di un FFS in caso di trasferimento o di modifica del dispositivo.

4.7. A norma dell'articolo 15, paragrafo B, dell'accordo, gli agenti tecnici possono effettuare valutazioni indipendenti di dispositivi qualora sussistano problemi particolari di sicurezza.

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

5. COMUNICAZIONE E COOPERAZIONE

5.1. Gli agenti tecnici tengono e si scambiano un elenco di punti di contatto in relazione ai diversi aspetti tecnici del presente allegato.

5.2. Tutte le comunicazioni, compresa la documentazione tecnica, tra gli agenti tecnici e, se del caso, le autorità aeronautiche, sono effettuate in lingua inglese.

5.3. Il formato per l'inserimento di tutte le date utilizzate nelle comunicazioni è GG MMM AAAA, ad esempio "05 MAGGIO 2014".

5.4. Gli agenti tecnici e le autorità aeronautiche si informano reciprocamente in merito a esenzioni e deroghe concesse agli FFS che rientrano nell'ambito di applicazione del presente allegato.

5.5. Istruzioni per la valutazione

Almeno 30 giorni di calendario prima della valutazione gli agenti tecnici e le autorità aeronautiche trasmettono eventuali richieste o istruzioni speciali che dovranno essere seguite nel corso della valutazione affinché possano essere esaminate.

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

6.1. Requisiti principali

6.1.1. L'agente tecnico e, a seconda dei casi, l'autorità aeronautica di ciascuna parte dimostrano all'agente tecnico dell'altra parte l'efficacia dei rispettivi sistemi di supervisione regolamentare degli FSTD. Al fine di effettuare la valutazione degli FFS per conto dell'altra parte, gli agenti tecnici e, a seconda dei casi, le autorità aeronautiche dimostrano di disporre in modo adeguato e efficace di:

- a) una struttura giuridica e regolamentare;
- b) una struttura organizzativa;
- c) risorse, compreso personale qualificato e in numero sufficiente;

- d) un programma di formazione per il personale tecnico:
- e) politiche, processi e procedure interni, compreso un sistema per la qualità;
- f) documentazione e registri;
- g) un programma di supervisione; e
- h) autorità sugli organismi e sui dispositivi regolamentati.

6.2. Fiducia iniziale

- 6.2.1. Ciascun agente tecnico ha dimostrato all'altro agente tecnico l'efficacia del proprio sistema per la supervisione regolamentare delle attività contemplate dal presente allegato attraverso attività iniziali di rafforzamento della fiducia. Gli agenti tecnici si sono inoltre reciprocamente dimostrati l'efficacia dei propri controlli di qualità e delle proprie attività di normazione, compresi i controlli delle autorità aeronautiche di cui al punto 6.3.1.

Prima che un'autorità aeronautica inizi a effettuare la valutazione degli FFS per conto dell'agente tecnico statunitense, l'agente tecnico dell'UE effettua una valutazione di tale autorità aeronautica conformemente alle disposizioni delle TIP-S.

6.3. Rapporto continuativo di fiducia

6.3.1. Gli agenti tecnici e le autorità aeronautiche continuano a dimostrare di esercitare una supervisione efficace, come indicato al punto 6.1.1, secondo le pertinenti disposizioni delle TIP-S elaborate e approvate dal FOB.

- a) In particolare gli agenti tecnici e, a seconda dei casi, le autorità aeronautiche:
- i) hanno diritto di partecipare in qualità di osservatori: per l'AESA, ai controlli di qualità e alle riunioni di normazione della FAA; per la FAA, alle attività di normazione dell'AESA;
 - ii) si assicurano che gli operatori/sponsor degli FSTD consentano l'accesso a entrambi gli agenti tecnici per i controlli, le valutazioni e le ispezioni, a seconda dei casi;
 - iii) mettono a disposizione le relazioni sui controlli, sulle attività di normazione e sulle ispezioni reciproche applicabili al presente allegato;
 - iv) condividono informazioni pertinenti in materia di sicurezza e limitazioni note che potrebbero influenzare la capacità dell'autorità aeronautica o dell'agente tecnico di rispettare pienamente le norme internazionali applicabili in materia di sicurezza o i requisiti di sicurezza stabiliti dall'accordo;
 - v) mettono a disposizione il personale qualificato affinché partecipi ai controlli e alle ispezioni applicabili al presente allegato;

- vi) mettono a disposizione i registri degli operatori/sponsor degli FSTD, comprese le relazioni di valutazione e le relazioni sulle condizioni speciali;
 - vii) all'occorrenza offrono assistenza linguistica presso gli uffici delle autorità aeronautiche nel corso dell'esame dei registri e della documentazione relativi all'FFS redatti nella lingua nazionale; e
 - viii) si prestano assistenza reciproca per formulare conclusioni sui risultati delle ispezioni reciproche.
-
- b) L'agente tecnico dell'UE effettua controlli di normazione supplementari per garantire che l'autorità aeronautica rispetti le disposizioni dell'allegato e, in particolare, le condizioni speciali della FAA applicabili agli FFS situati nell'UE, quali precisate nelle TIP-S.
 - c) Gli agenti tecnici si informano reciprocamente e sollecitamente qualora un agente tecnico o un'autorità aeronautica non sia in grado di ottemperare a una delle prescrizioni di cui al punto 6.3.1. Se uno degli agenti tecnici ritiene che le competenze tecniche non siano più adeguate, gli agenti tecnici si consultano e propongono un piano d'azione e i necessari interventi correttivi per rimediare alle lacune.
 - d) Qualora un agente tecnico o un'autorità aeronautica non ponga rimedio alle lacune entro i termini previsti dal piano d'azione, l'agente tecnico dell'una o dell'altra parte può sottoporre la questione al FOB.

- e) Qualora una parte intenda sospendere l'accettazione dei risultati o delle qualificazioni forniti da un agente tecnico o da un'autorità aeronautica nell'ambito del presente allegato, ne informa sollecitamente l'altra parte conformemente all'articolo 18, paragrafo A, dell'accordo.

7. INDAGINI E MISURE ESECUTIVE

- 7.1. Le parti si riservano il diritto di adottare misure esecutive nei confronti degli operatori/sponsor degli FSTD che dispongono di approvazioni della FAA o dell'AESA.
- 7.2. Conformemente alle disposizioni dell'articolo 8 dell'accordo, ciascuna parte, per il tramite del proprio agente tecnico e, se del caso, delle autorità aeronautiche, comunica sollecitamente all'altra parte le indagini avviate e gli eventuali provvedimenti adottati nei casi di non conformità con le disposizioni del presente allegato che potrebbero dare adito a sanzioni o alla revoca, alla sospensione o al declassamento della qualificazione dell'FFS.
- 7.3. In caso di revoca o di sospensione della qualificazione di un FFS, l'agente tecnico e, se del caso, l'autorità aeronautica notificano all'altro agente tecnico la revoca o la sospensione.
- 7.4. Le notifiche di cui sopra sono trasmesse al pertinente punto di contatto dell'altra parte.

8. DISPOSIZIONI RELATIVE AL TRASFERIMENTO

- 8.1. Le valutazioni periodiche degli FFS le cui qualificazioni sono state rilasciate dalla FAA conformemente alle disposizioni contenute nelle procedure di attuazione delle disposizioni riguardanti i simulatori di volo (Simulator Implementation Procedures – SIP) concordate tra USA e Regno Unito continuano ad essere effettuate fino a quando non sia stata completata la transizione delle attività di valutazione di cui al punto 8.2 (le procedure SIP concordate tra Stati Uniti e Regno Unito il 20 dicembre 1995 sono state rivedute il 6 ottobre 2005. Sono state concluse in base all'accordo tra il governo degli Stati Uniti d'America e il governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord per la promozione della sicurezza dell'aviazione, firmato a Londra il 12 dicembre 1995).
- 8.2. Le parti convengono che il trasferimento delle valutazioni degli FFS nel quadro del presente allegato è portato a termine conformemente alle seguenti disposizioni relative al trasferimento:
- a) un'autorità aeronautica e gli agenti tecnici completano la formazione di un numero sufficiente di dipendenti sulle procedure relative all'accordo, al presente allegato e alle condizioni speciali dell'UE e degli USA, a seconda dei casi, prima del trasferimento.
 - b) Una volta completata la formazione di un numero sufficiente di dipendenti, gli agenti tecnici trasferiscono le attività di valutazione degli FFS qualificati agli agenti tecnici o alle autorità aeronautiche, a seconda dei casi.

- c) I trasferimenti avvengono entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore del presente allegato.
- d) Gli agenti tecnici e le autorità aeronautiche concordano un piano procedurale e un calendario per quanto riguarda:
 - i) la sincronizzazione delle valutazioni periodiche, e
 - ii) l'esecuzione di tutte le valutazioni conformemente al presente allegato.

9. DIRITTI

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

Appendice 1

CONDIZIONI SPECIALI

1. CONDIZIONI SPECIALI DELL'UE APPLICABILI AI SIMULATORI INTEGRALI DI VOLO (FFS) SITUATI NEGLI USA PER LA CATEGORIA DI AEROMOBILI COSTITUITA DAI VELIVOLI

1.1. Le condizioni speciali di cui al punto 4.3.1, quali illustrate nelle TIP-S, sono riportate di seguito.

- a) Lo sponsor FSTD fornisce alla FAA:
 - i) il fascicolo della valutazione periodica;
 - ii) la documentazione dei fly-out annuali;
 - iii) la documentazione sui controlli inerenti alle caratteristiche di sicurezza dei simulatori [ORA.FSTD.115, lettera b) (Installazioni), del regolamento (UE) n. 1178/2011]; e
 - iv) le modifiche apportate alla scheda tecnica dell'FSTD pubblicata dall'AESA.
- b) Il manuale della postazione operativa dell'istruttore contiene istruzioni operative con indicazione delle norme dell'UE.
- c) Le impostazioni e le indicazioni della postazione operativa dell'istruttore sono conformi al sistema internazionale di unità di misura (International System of Units – SI).

- d) È sottoposto a valutazione almeno un modello di aeroporto/aerodromo europeo dichiarato a fini di qualificazione dotato di funzioni di modellazione e sistemi di navigazione/comunicazione appropriati.
- e) Gli avvicinamenti strumentali di categoria I, II o III (a seconda dei casi) e le operazioni di decollo in condizioni di scarsa visibilità sono dimostrati presso un aeroporto europeo e con impostazioni corrispondenti selezionabili dalla postazione operativa dell'istruttore.
- f) L'FFS rispecchia la configurazione europea del velivolo simulato.
- g) Durante la valutazione è eseguita una fase di volo continuo ininterrotto.
- h) Nel corso di ciascuna valutazione sono valutati tutti i tipi di motore elencati nel certificato di qualificazione dell'FFS rilasciato dall'AESA.
- i) Qualora più certificati di qualificazione dell'FFS siano stati rilasciati dall'AESA per diverse configurazioni avioniche di un unico FFS, durante ciascuna valutazione è valutata ogni singola configurazione, con ogni tipo di motore, se del caso.
- j) Sono eseguite, conformemente ai requisiti europei applicabili, le verifiche oggettive, le prove di funzionalità e le verifiche soggettive specifiche per l'FFS che non sono contemplate dal livello di qualificazione standard dell'FFS applicabile previsto dalla FAA.

2. CONDIZIONI SPECIALI DELLA FAA APPLICABILI AI SIMULATORI INTEGRALI DI VOLO (FFS) APPROVATI SITUATI NELL'UE PER LA CATEGORIA DI AEROMOBILI COSTITUITA DAI VELIVOLI
- 2.1. Le condizioni speciali di cui al punto 4.2.1, quali illustrate nelle TIP-S, sono riportate di seguito.
- a) L'operatore FSTD provvede:
 - i) a fornire all'autorità aeronautica o all'AESA, a seconda dei casi, elementi comprovanti che le direttive della FAA sugli FSTD sono state integrate nell'MQTG, e
 - ii) a individuare eventuali modifiche apportate all'elenco pubblicato delle configurazioni FFS della FAA.
 - b) Il manuale della postazione operativa dell'istruttore contiene le istruzioni operative con indicazione delle norme statunitensi.
 - c) Le impostazioni e le indicazioni relative alla postazione operativa dell'istruttore sono conformi al sistema di unità di misura statunitense.
 - d) È sottoposto a valutazione almeno un modello di aeroporto/aerodromo statunitense dichiarato a fini di qualificazione dotato di funzioni di modellazione e sistemi di navigazione/comunicazione appropriati.

- e) Gli avvicinamenti strumentali di categoria I, II o III (a seconda dei casi) sono dimostrati presso un aeroporto statunitense e con impostazioni corrispondenti selezionabili dalla postazione operativa dell'istruttore.
- f) L'FFS rispecchia la configurazione statunitense del velivolo simulato.
- g) Durante ciascuna valutazione sono valutate tutte le configurazioni elencate nel certificato di qualificazione dell'FFS rilasciato dalla FAA.
- h) È effettuato un avvicinamento con circuito a vista ad un aeroporto statunitense al massimo peso di atterraggio dimostrato.
- i) Sono eseguite, conformemente ai requisiti statunitensi applicabili, le verifiche oggettive, le prove di funzionalità e le verifiche soggettive specifiche per l'FFS che non sono contemplate dal livello di qualificazione standard europeo applicabile per l'FFS.

Appendice 2

INTERVENTI DELLE AUTORITÀ AERONAUTICHE

Come precisato nelle TIP-S, in relazione alle valutazioni periodiche di ciascun FFS nell'ambito del presente allegato, l'autorità aeronautica competente, operando per conto della FAA, provvede a:

1. programmare la valutazione periodica e comunicare la data prevista per la valutazione alla FAA;
2. eseguire le attività preparatorie per la valutazione. L'ispettore/gli ispettori dell'autorità aeronautica incaricata della valutazione:
 - a) individuano le condizioni speciali;
 - b) ottengono i moduli e le liste di controllo opportuni; e
 - c) individuano eventuali cambiamenti intervenuti tra una valutazione periodica e l'altra;
3. effettuare la valutazione, tenendo conto delle condizioni speciali e delle disposizioni TIP-S pertinenti;

4. svolgere le attività successive alla valutazione, fra cui:
- a) la trasmissione delle seguenti informazioni/dei seguenti documenti alla FAA entro cinque giorni lavorativi dal completamento della valutazione:
 - i) relazione di valutazione;
 - ii) elenco delle configurazioni dell'FFS; e
 - iii) relazione sulle condizioni speciali;
 - b) la realizzazione della visita in loco di cui al punto 4.5.1 del presente allegato.
-

DICHIARAZIONE COMUNE

I rappresentanti degli Stati Uniti d'America e dell'Unione europea hanno confermato che la versione in lingua croata dell'allegato 4 dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile, firmato a Bruxelles il 30 giugno 2008 ("accordo"), può essere autenticata mediante scambio di note diplomatiche tra gli Stati Uniti e l'Unione europea.

Hanno inoltre confermato che, come previsto dall'accordo, in caso di divergenza di interpretazione tra le diverse versioni linguistiche dell'accordo o dell'allegato 4 fa fede il testo in lingua inglese.

La presente dichiarazione comune costituisce parte integrante dell'accordo.

Per gli Stati Uniti d'America

Per l'Unione europea
