

Bruksela, 4 września 2020 r.
(OR. en)

11009/19

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2019/0067 (NLE)

AVIATION 149
RELEX 690
USA 61

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy:	Stanowisko, jakie ma być przyjęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Dwustronnej Rady ds. Nadzoru powołanej na mocy Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w odniesieniu do przyjęcia decyzji Dwustronnej Rady ds. Nadzoru w sprawie przyjęcia załącznika 4 do Umowy
----------	---

PROJEKT

DWUSTRONNA RADA DS. NADZORU W ZWIĄZKU Z UMOWĄ
MIĘDZY STANAMI ZJEDNOCZONYMI AMERYKI
A WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ
O WSPÓŁPRACY W ZAKRESIE UREGULOWAŃ
DOTYCZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWA LOTNICTWA CYWILNEGO

ZAPIS DECYZJI

DECYZJA nr 0011

Odnotowując, że zmiana 1 do Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (zwanej dalej „Umową”) rozszerza zakres art. 2.B Umowy celem objęcia nim, między innymi, licencjonowania i szkolenia personelu;

Odnotowując ponadto, że zmieniony art. 5 Umowy przewiduje opracowanie nowych załączników do Umowy w odniesieniu do spraw objętych zakresem Umowy, które następnie, zgodnie z art. 19.C, wchodzi w życie na mocy decyzji Dwustronnej Rady ds. Nadzoru (zwanej dalej „BOB”) powołanej na podstawie art. 3,

BOB postanawia, co następuje:

1. Przyjąć załącznik 4 (Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu) do Umowy, dołączony do niniejszej decyzji w językach: angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim i włoskim. W przypadku wystąpienia rozbieżności w interpretacji różnych wersji językowych wersja angielska jest uważana za rozstrzygającą.
2. Przyjąć do wiadomości wspólne oświadczenie, które ma zostać podpisane przez przedstawicieli Stron, dotyczące uznania za autentyczną wersji chorwackiej załącznika 4.
3. Załącznik 4 (Szkoleniowe urządzenia symulacji lotu) do Umowy wchodzi w życie z dniem złożenia poniżej ostatniego podpisu.

W imieniu Dwustronnej Rady ds. Nadzoru:

FEDERALNA ADMINISTRACJA
LOTNICTWA CYWILNEGO
DEPARTAMENT TRANSPORTU
STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI
PODPISANO:

KOMISJA EUROPEJSKA
UNIA EUROPEJSKA

PODPISANO:

STANOWISKO: _____
Zastępca Naczelnika ds.
Bezpieczeństwa
Lotniczego

STANOWISKO: _____
Dyrektor ds. Lotnictwa
Dyrekcja Generalna ds.
Mobilności i Transportu
(Komisja Europejska)

DATA:

DATA:

MIEJSCE: Waszyngton

MIEJSCE: Bruksela (Belgia)

ZAŁĄCZNIK 4

SZKOLENIOWE URZĄDZENIA SYMULACJI LOTU

1. **CEL I ZAKRES**
- 1.1. Strony oceniły wzajemnie swoje normy, zasady, praktyki i procedury związane z okresową oceną oraz utrzymaniem kwalifikacji pełnych symulatorów lotu (FFS) i stwierdziły, że są one zbieżne w stopniu wystarczającym do wzajemnego uznawania zatwierdzeń i ustaleń. Niniejszy załącznik obejmuje kwestię wzajemnego uznawania ustaleń kontroli zgodności i dokumentacji, a także udzielania pomocy technicznej w zakresie okresowej oceny oraz kwalifikacji FFS. Żadnego z postanowień niniejszego załącznika nie należy interpretować jako ograniczenia prawa Strony do działania zgodnie z art. 15 Umowy.
- 1.2. Zakres niniejszego załącznika obejmuje okresową ocenę oraz utrzymanie kwalifikacji symulatora FFS na poziomie C, CG, D i DG dla samolotów posiadających kwalifikację wydaną przez, w stosownych przypadkach, Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego (Federal Aviation Administration – FAA) oraz przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) lub władze lotnicze. Zakres ten można rozszerzyć w drodze zmiany niniejszego załącznika na podstawie decyzji Dwustronnej Rady ds. Nadzoru (BOB) przyjętej zgodnie z art. 19.B Umowy.
- 1.3. Rozszerzenie zakresu niniejszego załącznika odbywa się w następstwie procesu budowy zaufania przeprowadzonego przez wyspecjalizowane agencje.

1.4. Zakres niniejszego załącznika nie obejmuje szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD), które znajdują się poza zakresem stosowania określonym w art. 12 Umowy.

2. DEFINICJE

2.1. Na potrzeby niniejszego załącznika oprócz definicji zawartych w Umowie stosuje się następujące definicje:

- a) „poziom kwalifikacji FFS” oznacza poziom zgodności oparty na możliwościach technicznych danego FFS określonych na podstawie jego oceny w świetle ustalonych kryteriów technicznych oceny, które zostały zdefiniowane w obowiązujących wymaganiach. FFS są klasyfikowane na poziomie A, B, C i D. Dodatkowo, zgodnie z prawem nabytym, niektóre urządzenia kwalifikowane w UE posiadają poziom kwalifikacji AG, BG, CG oraz DG;
- b) „ustalenie” oznacza weryfikację, czy dane FSTD jest zgodne czy też niezgodne z obowiązującymi wymaganiami, co odnotowuje się jako wyniki/rozbieżności w sprawozdaniu oceniającym sporządzonym przez – w stosownych przypadkach – FAA, EASA lub władze lotnicze;
- c) „szkoleniowe urządzenie symulacji lotu” (FSTD) oznacza:
 - (i) w przypadku Unii Europejskiej – urządzenie szkoleniowe, którym w przypadku samolotów jest: pełny symulator lotu (FFS), urządzenie do szkolenia lotniczego (FTD), urządzenie do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT) lub urządzenie do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (BITD);

- (ii) w przypadku Stanów Zjednoczonych – urządzenie szkoleniowe, którym w przypadku samolotów jest: pełny symulator lotu (FFS) lub urządzenie do szkolenia lotniczego (FTD);
- d) „pełny symulator lotu (FFS)” oznacza pełnowymiarową replikę kabiny pilota / kokpitu statku powietrznego określonego typu lub produkcji, modelu i serii, wyposażoną we wszystkie urządzenia i oprogramowanie komputerowe, niezbędne do odwzorowania statku powietrznego w operacjach naziemnych i powietrznych, system wizualizacji zapewniający widok z kabiny pilota/kokpitu oraz układ ruchu pozwalający odczuwać siły;
- e) „ocena FSTD” oznacza ocenę danego FSTD w świetle ustalonych kryteriów technicznych dla odpowiedniego poziomu prowadzącego do przyznania kwalifikacji FSTD;
- f) „operator FSTD” określa organizację, która bezpośrednio odpowiada przed – w stosownych przypadkach – EASA lub władzami lotniczymi za złożenie wniosku o przyznanie kwalifikacji dla konkretnego FSTD oraz za jej utrzymanie, z zachowaniem zgodności z wymaganiami części ORA przewidzianymi w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011;

- g) „sponsor FSTD” określa organizację, która bezpośrednio odpowiada przed FAA za złożenie wniosku o przyznanie i utrzymanie kwalifikacji dla konkretnego FSTD, z zachowaniem zgodności z wymaganiami tytułu 14 Kodeksu Przepisów Federalnych Stanów Zjednoczonych, część 60 (zwanym dalej „wymaganiami części 60”);
- h) „prawo nabyte” oznacza:
- (i) w przypadku Stanów Zjednoczonych – prawo operatora/sponsora FSTD do utrzymania kwalifikowanego poziomu przyznanego na podstawie uprzednio obowiązującego okólnika doradczego;
 - (ii) w przypadku Unii Europejskiej – prawo operatora/sponsora FSTD do utrzymania kwalifikowanego poziomu przyznanego na podstawie uprzednio obowiązujących przepisów. Oznacza ono również prawo użytkownika FSTD do zachowania uprawnień zdobytych podczas szkoleń oraz testów i sprawdzeń, które odbyły się w trakcie obowiązywania poprzednich przepisów;
- i) „główny przewodnik do testów kwalifikacyjnych” (MQTG) oznacza zatwierdzone przez władze wytyczne dla testów kwalifikacyjnych (QTG) zawierające wyniki prób wykonanych w obecności – w stosownych przypadkach – FAA, EASA lub władz lotniczych. MQTG służy jako odniesienie dla późniejszych ocen;
- j) „wytyczne dla testów kwalifikacyjnych” (QTG) oznaczają dokument służący wykazaniu, że osiągi i właściwości użytkowe odpowiadają dopuszczalnym limitom statku powietrznego oraz że zostały spełnione wszystkie obowiązujące wymagania;

- k) „warunki specjalne” oznaczają wymagania, co do których uznano – na podstawie porównania odpowiednich regulacyjnych systemów dotyczących oceny i kwalifikacji FFS – że nie są one wspólne dla obu systemów i należy je wymienić w niniejszym załączniku ze względu na ich znaczenie.

3. WSPÓLNY ORGAN KOORDYNUJĄCY

3.1. Skład

- 3.1.1. Niniejszym powołuje się wspólny organ koordynujący, zwany Radą ds. Nadzoru FSTD (FOB), odpowiadający przed Dwustronną Radą ds. Nadzoru, pod wspólnym kierownictwem dyrektora EASA ds. standardów dotyczących lotów oraz dyrektora wykonawczego FAA ds. standardów dotyczących lotów. W skład FOB wchodzi eksperci FSTD ze wszystkich wyspecjalizowanych agencji.
- 3.1.2. Wspólne kierownictwo może zaprosić dodatkowych uczestników do FOB, aby ułatwić osiągnięcie celów niniejszego załącznika.

3.2. Mandat

3.2.1. FOB zbiera się przynajmniej raz do roku, aby zapewnić efektywne funkcjonowanie i wykonywanie niniejszego załącznika. Zadania FOB obejmują:

- a) opracowywanie, zatwierdzanie i przegląd technicznych procedur wykonawczych dotyczących symulatorów (TIP-S) na potrzeby oceny i kwalifikacji FFS – co obejmuje współpracę, pomoc, wymianę informacji oraz działania w ramach utrzymywania zaufania – które to procedury mają być stosowane w procedurach objętych niniejszym załącznikiem;
- b) dzielenie się informacjami na temat istotnych problemów bezpieczeństwa oraz opracowywanie planów działania w celu rozwiązywania tych problemów;
- c) zapewnianie spójnego stosowania niniejszego załącznika;
- d) wymianę informacji na temat planowanych i realizowanych działań regulacyjnych, które mogą wpływać na podstawę i zakres załącznika;
- e) dzielenie się informacjami na temat istotnych zmian w systemach kwalifikacji FSTD Stron, które to zmiany mogą wpływać na podstawę i zakres załącznika;
- f) rozstrzyganie kwestii technicznych należących do zadań wyspecjalizowanych agencji i władz lotniczych, które nie mogą zostać rozstrzygnięte na niższym poziomie; oraz
- g) przedkładanie BOB propozycji zmian niniejszego załącznika.

3.2.2. FOB przekazuje nierozstrzygnięte kwestie do BOB i zapewnia wykonanie decyzji dotyczących niniejszego załącznika podjętych przez BOB.

4. WYKONANIE

4.1. Na potrzeby monitorowania wyspecjalizowane agencje sporządzają i prowadzą główny wykaz FFS, których kwalifikacje są objęte zakresem niniejszego załącznika. Procedury regulujące sporządzenie i prowadzenie takiego głównego wykazu są opisane szczegółowo w TIP-S.

4.2. Utrzymanie kwalifikacji FAA

4.2.1. Strony zgadzają się, że FFS, który:

- a) posiada aktualną kwalifikację zgodnie z podstawą kwalifikacji obowiązującą w UE oraz
- b) spełnia warunki określone w niniejszym załączniku, w tym warunki specjalne FAA określone w dodatku 1, nie naruszając wymagań części 60 dotyczących systemu zarządzania jakością symulatorów, które obowiązują w przypadku posiadacza certyfikatu FFS,

uznaje się za spełniający wymagania techniczne do celów utrzymania kwalifikacji FAA po otrzymaniu, przeglądzie i zatwierdzeniu sprawozdań oceniających oraz sprawozdań dotyczących warunków specjalnych wydanych przez w stosownych przypadkach EASA lub władze lotnicze.

4.2.2. Właściwe władze lotnicze prowadzą działania określone w dodatku 2 do niniejszego załącznika, jeżeli działają w imieniu FAA na potrzeby okresowej oceny wszystkich FFS objętych zakresem niniejszego załącznika.

4.3. Utrzymanie kwalifikacji EASA

4.3.1. Strony zgadzają się, że FFS, który:

- a) posiada aktualną kwalifikację FAA zgodnie z podstawą kwalifikacji obowiązującą w USA; oraz
- b) spełnia warunki określone w niniejszym załączniku, w tym warunki specjalne UE określone w dodatku 1, nie naruszając wymagań części ORA, które obowiązują w przypadku posiadacza certyfikatu FSTD,

uznaje się za spełniający wymagania techniczne do celów utrzymania kwalifikacji EASA po otrzymaniu, przeglądzie i zatwierdzeniu sprawozdań oceniających oraz sprawozdań dotyczących warunków specjalnych wydanych przez FAA.

4.4. Wzajemne uznawanie sprawozdań oceniających

4.4.1. Strony zgadzają się, z zastrzeżeniem warunków niniejszego załącznika, że w stosownych przypadkach wyspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze przedstawiają wyspecjalizowanej agencji drugiej Strony sprawozdania z okresowej oceny oraz sprawozdania dotyczące warunków specjalnych w odniesieniu do FFS. Sprawozdania te zawierają ustalenia dotyczące zgodności z odpowiednimi wymaganiami UE i wymaganiami USA jako podstawy, w stosownych przypadkach, wydania lub przedłużenia ważności odpowiednich kwalifikacji swoich FFS.

- 4.5. Działania następne w związku z ustaleniami zawartymi w sprawozdaniach oceniających
- 4.5.1. Operator/sponsor FSDT analizuje ustalenia z wyspecjalizowaną agencją lub władzami lotniczymi, które przeprowadziły ocenę, chyba że odpowiednia wyspecjalizowana agencja wydała inne instrukcje dla przypadków określonych w TIP-S. W takich przypadkach, jeżeli zachodzi konieczność wizyty na miejscu w celu ocenienia sposobu rozwiązań odnoszących się do danego ustalenia, taką wizytę przeprowadza w zależności od dostępności zasobów wyspecjalizowana agencja lub, w stosownych przypadkach, władze lotnicze, które przeprowadziły ocenę.
- 4.6. W przypadku wystąpienia okoliczności wykraczających poza zakres oceny okresowej, wyspecjalizowana agencja lub w stosownych przypadkach władze lotnicze każdej ze Stron, w razie potrzeby, na żądanie i po osiągnięciu wspólnego porozumienia udzielają pomocy technicznej w zakresie oceny FFS na rzecz wyspecjalizowanej agencji lub w stosownych przypadkach władz lotniczych drugiej Strony. Wyspecjalizowane agencje lub władze lotnicze mogą odmówić udzielenia takiej pomocy technicznej z powodu niedostępności zasobów. Obszary pomocy mogą obejmować między innymi:
- a) prowadzenie dochodzeń oraz przedkładanie sprawozdań na ten temat na żądanie;
 - b) uzyskiwanie i przekazywanie danych na podstawie wniosku; oraz
 - c) przeprowadzenie specjalnej oceny FFS w przypadku przemieszczenia urządzenia lub jego modyfikacji.

- 4.7. Zgodnie z art. 15.B Umowy wyspecjalizowane agencje mogą przeprowadzać niezależne oceny urządzeń w przypadku szczególnych względów bezpieczeństwa.
- 4.8. Wprowadzane przez którąkolwiek ze Stron zmiany w swojej strukturze organizacyjnej, zmiany przepisów ustawowych, przepisów wykonawczych, procedur, polityki lub norm, w tym tych, które odnoszą się do wyspecjalizowanych agencji i władz lotniczych, mogą zmieniać podstawy wykonywania niniejszego załącznika. Strony, za pośrednictwem, odpowiednio, wyspecjalizowanych agencji oraz władz lotniczych, informują się wzajemnie w możliwie najwcześniejszym terminie o planach dotyczących takich zmian oraz omawiają stopień, w jakim planowane zmiany wpłyną na podstawy niniejszego załącznika. Jeżeli konsultacje w trybie art. 15.C Umowy prowadzą do porozumienia w sprawie zmiany niniejszego załącznika, Strony podejmują starania w celu zapewnienia, aby taka zmieniona wersja weszła w życie równocześnie z wejściem w życie lub wdrożeniem zmiany, która ją spowodowała, lub w najszybszym możliwym terminie.

5. KOMUNIKACJA I WSPÓŁPRACA

- 5.1. Wyspecjalizowane agencje prowadzą wykaz punktów kontaktowych związanych z różnymi technicznymi aspektami niniejszego załącznika i wymieniają się takimi wykazami.
- 5.2. Językiem komunikacji między wyspecjalizowanymi agencjami oraz, o ile ma to zastosowanie, władzami lotniczymi, w tym także dokumentacji technicznej, jest język angielski.
- 5.3. Wszystkie komunikowane daty mają format DD MMM RRRR, np. „05 MAY 2014”.

5.4. Wyspecjalizowane agencje i władze lotnicze informują się wzajemnie o wyłączeniach i odstępstwach przyznanych FFS objętym zakresem niniejszego załącznika.

5.5. Instrukcje dotyczące oceny

Wyspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze przedkładają do przeglądu wszelkie specjalne instrukcje lub wnioski, które mają być zrealizowane podczas oceny, w terminie co najmniej 30 dni kalendarzowych przed jej rozpoczęciem.

6. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRZY UZNAWANIU USTALEŃ KONTROLI ZGODNOŚCI

6.1. Wymagania podstawowe

6.1.1. Każda wyspecjalizowana agencja oraz, w stosownych przypadkach, władze lotnicze wykazują drugiej wyspecjalizowanej agencji skuteczność swoich systemów nadzoru regulacyjnego nad FSTD. W celu prowadzenia oceny FFS w imieniu drugiej Strony wyspecjalizowane agencje oraz, w stosownych przypadkach, władze lotnicze udowadniają posiadanie efektywnych i odpowiednich:

- a) struktur prawno-regulacyjnych;
- b) struktur organizacyjnych;
- c) zasobów, w tym dostatecznie wykwalifikowanego personelu;

- d) planów szkolenia dla personelu technicznego;
- e) wewnętrznych zasad, procesów i procedur, w tym systemu jakości;
- f) dokumentacji i rejestrów;
- g) programów nadzoru; oraz
- h) możliwości sprawowania władzy nad podmiotami i urządzeniami objętymi regulacją.

6.2. Zaufanie na etapie początkowym

- 6.2.1. Każda wyspecjalizowana agencja wykazała drugiej wyspecjalizowanej agencji skuteczność swojego systemu nadzoru regulacyjnego działań objętych niniejszym załącznikiem w ramach działań budowania zaufania na etapie początkowym. Wyspecjalizowane agencje wykazały również sobie nawzajem skuteczność swoich audytów jakości i działań standaryzacyjnych, w tym audytów władz lotniczych, o których mowa w pkt 6.3.1.

Zanim władze lotnicze rozpoczną oceny FFS w imieniu wyspecjalizowanej agencji USA, wyspecjalizowana agencja UE przeprowadza ocenę tych władz lotniczych zgodnie z przepisami TIP-S.

6.3. Utrzymywanie zaufania

6.3.1. Wspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze przez cały czas wykazują, że wykonują skuteczny nadzór zgodnie z pkt 6.1.1, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami TIP-S opracowanymi i zatwierdzonymi przez FOB.

- a) W szczególności wyspecjalizowane agencje oraz, w stosownych przypadkach, władze lotnicze:
 - (i) mają prawo do uczestnictwa w roli obserwatora: w przypadku EASA – w audytach jakości oraz spotkaniach dotyczących standaryzacji FAA; w przypadku FAA – w działaniach standaryzacyjnych EASA;
 - (ii) zapewniają, aby operatorzy/sponsorzy FSTD zapewniaли dostęp obu wyspecjalizowanym agencjom na potrzeby prowadzenia, w stosownych przypadkach, audytów, ocen i inspekcji;
 - (iii) udostępniają sprawozdania z audytów, standaryzacji oraz wzajemnych inspekcji, mających zastosowanie do niniejszego załącznika;
 - (iv) dzielą się istotnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa i znanych ograniczeń, które mogą wpływać na zdolność władz lotniczych lub wyspecjalizowanej agencji do zapewnienia pełnej zgodności z obowiązującymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa lub wszelkimi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w Umowie;
 - (v) udostępniają odpowiedni personel do udziału w audytach i inspekcjach mających zastosowanie do niniejszego załącznika;

- (vi) udostępniają rejestry operatorów/sponsorów FSTD, w tym sprawozdania oceniające oraz sprawozdania na temat warunków specjalnych;
 - (vii) w razie potrzeby zapewniają pomoc tłumaczeniową w biurze władz lotniczych w trakcie przeglądu rejestrów i dokumentacji FFS sporządzonych w języku danego państwa; oraz
 - (viii) pomagają sobie wzajemnie w kwestii znajdowania rozwiązań w odniesieniu do poszczególnych ustaleń z wzajemnych inspekcji.
- b) wyspecjalizowana agencja UE przeprowadza dodatkowe audyty standaryzacyjne, aby zapewnić spełnienie przez władze lotnicze warunków załącznika oraz, w szczególności, warunków specjalnych FAA, które mają zastosowanie do FFS zlokalizowanych w UE, jak określono w TIP-S.
 - c) wyspecjalizowane agencje powiadamiają się wzajemnie w najwcześniejszym możliwym terminie, jeżeli wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze nie są w stanie spełnić któregośkolwiek z wymagań zawartych w pkt 6.3.1. Jeżeli którakolwiek z wyspecjalizowanych agencji jest zdania, że kompetencje techniczne przestały być odpowiednie, wyspecjalizowane agencje podejmują konsultacje i przedstawiają plan działania, w tym konieczne działania naprawcze, w odniesieniu do nieprawidłowości.
 - d) jeżeli wyspecjalizowana agencja lub władze lotnicze nie usuną nieprawidłowości w terminie określonym w planie działania, każda z wyspecjalizowanych agencji może przekazać sprawę do FOB.

- e) w przypadku gdy Strona ma zamiar wstrzymać uznawanie ustaleń lub kwalifikacji dokonywanych przez wyspecjalizowaną agencję lub władze lotnicze w zakresie objętym niniejszym załącznikiem, Strona powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę zgodnie z art. 18.A Umowy.

7. DOCHODZENIE I DZIAŁANIA EGZEKWUJĄCE

- 7.1. Strony zachowują prawo do podejmowania działań egzekwujących wobec operatorów/sponsorów FSTD posiadających zatwierdzenia FAA lub EASA.
- 7.2. Zgodnie z postanowieniami art. 8 Umowy Strony, za pośrednictwem swoich wyspecjalizowanych agencji oraz w stosownych przypadkach władz lotniczych, niezwłocznie powiadamiają się wzajemnie o dochodzeniu oraz o podejmowanych w jego następstwie czynnościach zamykających w związku z nieprzestrzeganiem wymagań w zakresie ustalonym w niniejszym załączniku, gdy takie nieprzestrzeganie wymagań mogłoby doprowadzić do nałożenia kary, cofnięcia, zawieszenia lub obniżenia kwalifikacji FFS.
- 7.3. W przypadku cofnięcia lub zawieszenia kwalifikacji FSS wyspecjalizowana agencja oraz w stosownych przypadkach władze lotnicze powiadamiają drugą wyspecjalizowaną agencję o takim cofnięciu lub zawieszeniu.
- 7.4. Powyższe powiadomienia są przesyłane do właściwego punktu kontaktowego drugiej Strony.

8. POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE PRZEKAZYWANIA

- 8.1. Okresowe oceny FFS posiadających kwalifikacje wydane przez FAA na podstawie przepisów określonych w amerykańsko–brytyjskich procedurach wykonawczych dotyczących symulatorów (SIP) są kontynuowane do czasu zakończenia przekazywania działań z zakresu oceny, jak określono w pkt 8.2. (Amerykańsko–brytyjskie SIP, które zostały uzgodnione w dniu 20 grudnia 1995 r., zostały zmienione w dniu 6 października 2005 r. Zostały one przyjęte na podstawie Umowy w sprawie promowania bezpieczeństwa lotniczego zawartej między Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a Rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, podpisanej w Londynie dnia 12 grudnia 1995 r.).
- 8.2. Strony zgadzają się, że przekazywania ocen FFS na podstawie niniejszego załącznika dokonuje się zgodnie z następującymi postanowieniami dotyczącymi przekazywania:
- a) przed dokonaniem przekazania władze lotnicze oraz wyspecjalizowana agencja przeprowadzają szkolenie wystarczającej liczby personelu w zakresie procedur dotyczących Umowy, niniejszego załącznika oraz, w stosownych przypadkach, warunków specjalnych UE i USA;
 - b) po przeszkoleniu wystarczającej liczby personelu wyspecjalizowane agencje dokonują przekazania wyspecjalizowanym agencjom lub, w stosownych przypadkach, władzom lotniczym czynności związanych z oceną kwalifikowanych FFS;

- c) przekazanie następuje w terminie 18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego załącznika;
- d) wyspecjalizowane agencje oraz władze lotnicze uzgadniają plan procedur oraz harmonogram zapewniający:
 - (i) synchronizację okresowych ocen; oraz
 - (ii) przeprowadzenie wszystkich ocen zgodnie z przepisami niniejszego załącznika.

9. OPLATY

- 9.1. Opłaty stosuje się zgodnie z art. 14 Umowy oraz obowiązującymi wymaganiami prawnymi.

Dodatek 1

WARUNKI SPECJALNE

1. WARUNKI SPECJALNE UE, KTÓRE OBOWIĄZUJĄ W PRZYPADKU PEŁNYCH SYMULATORÓW LOTU (FFS) W KATEGORII STATKÓW POWIETRZNYCH – SAMOLOTÓW, ZLOKALIZOWANYCH W USA
- 1.1. Warunki specjalne, o których mowa w pkt 4.3.1, określone szczegółowo w TIP-S, są następujące:
 - a) sponsor FSTD dostarcza FAA:
 - (i) dokumentację dotyczącą okresowych ocen;
 - (ii) roczne rejestry wylotów;
 - (iii) rejestry kontroli elementów wyposażenia symulatora związanych z bezpieczeństwem (rozporządzenie (UE) nr 1178/2011, część ORA.FSTD.115 lit. b) Montaż); oraz
 - (iv) zmiany w opublikowanych przez EASA arkuszach danych FSTD;
 - b) podręcznik dla stanowiska instruktora zawiera instrukcję obsługi wraz z normami UE;
 - c) ustawienia i oznaczenia stanowiska instruktora są zgodne z Międzynarodowym Układem Jednostek Miar (SI);

- d) ocenie zostaje poddany co najmniej jeden model europejskiego portu lotniczego/lotniska z zadeklarowaną kwalifikacją, z odpowiednim modelowaniem i wyposażony w odpowiednie urządzenia nawigacyjne/łączności;
- e) operacje podejścia według wskazań przyrządów oraz startu przy ograniczonej widzialności w kategorii I, II lub III (w stosownych przypadkach) są demonstrowane w europejskim porcie lotniczym i przy odpowiednich ustawieniach dostępnych ze stanowiska instruktora;
- f) FFS odwzorowuje europejską konfigurację samolotu, który jest symulowany;
- g) podczas oceny przeprowadza się ciągłą i nieprzerwaną fazę lotu;
- h) podczas każdej oceny ocenia się wszystkie zamontowane silniki wymienione w certyfikacie kwalifikacji FFS EASA;
- i) w przypadku wydania kilku certyfikatów kwalifikacji FFS EASA dla kilku konfiguracji awioniki jednego FFS, podczas każdej oceny ocenia się każdą konfigurację – w stosownych przypadkach przy wszystkich zamontowanych silnikach;
- j) przeprowadza się obiektywne, funkcjonalne i subiektywne testy właściwe dla FFS zgodnie z obowiązującymi wymaganiami europejskimi, które nie są objęte obowiązującym standardowym poziomem kwalifikacji FAA FFS.

2. WARUNKI SPECJALNE FAA, KTÓRE OBOWIĄZUJĄ W PRZYPADKU PEŁNYCH SYMULATORÓW LOTU (FFS) W KATEGORII STATKÓW POWIETRZNYCH – SAMOLOTÓW, ZLOKALIZOWANYCH W UE
- 2.1. Warunki specjalne, o których mowa w pkt 4.2.1, określone szczegółowo w TIP-S, są następujące:
- a) operator FSTD:
 - (i) dostarcza władzom lotniczym lub w stosownych przypadkach EASA dowody potwierdzające włączenie dyrektyw FAA dotyczących FSTD do MQTG; oraz
 - (ii) określa wszelkie zmiany w opublikowanym wykazie konfiguracji FAA FFS;
 - b) podręcznik dla stanowiska instruktora zawiera instrukcję obsługi wraz z normami obowiązującymi w USA;
 - c) ustawienia i oznaczenia stanowiska instruktora są zgodne z jednostkami miar obowiązującymi w USA;
 - d) ocenie zostaje poddany co najmniej jeden model portu lotniczego/lotniska USA z zadeklarowaną kwalifikacją, z odpowiednim modelowaniem i wyposażony w odpowiednie urządzenia nawigacyjne/łączności;

- e) operacje podejścia według wskazań przyrządów w kategorii I, II lub III (w stosownych przypadkach) są demonstrowane w porcie lotniczym USA i przy odpowiednich ustawieniach dostępnych ze stanowiska instruktora;
- f) FFS odwzorowuje amerykańską konfigurację samolotu, który jest symulowany;
- g) podczas każdej oceny ocenia się wszystkie konfiguracje wymienione w certyfikacie kwalifikacji FFS FAA;
- h) przeprowadza się podejście z kręgu na lotnisko USA przy maksymalnym ciężarze do lądowania;
- i) przeprowadza się obiektywne, funkcjonalne i subiektywne testy właściwe dla FFS zgodnie z wymaganiami obowiązującymi w USA, które nie są objęte obowiązującym europejskim standardowym poziomem kwalifikacji FFS.

Dodatek 2

DZIAŁANIA WYKONYWANIE PRZEZ WŁADZE LOTNICZE

Właściwe władze lotnicze, działając w imieniu FAA, prowadzą następujące działania w zakresie okresowej oceny wszystkich FFS objętych zakresem niniejszego załącznika, jak omówiono szczegółowo w TIP-S:

1. Planują okresową ocenę i przedstawiają FAA planowany termin do oceny.
2. Przeprowadzają przygotowania do oceny. Inspektorzy władz lotniczych przeprowadzających ocenę:
 - a) określają warunki specjalne;
 - b) uzyskują odpowiednie formularze i listy kontrolne; oraz
 - c) określają wszelkie zmiany, jakie nastąpiły między okresowymi ocenami.
3. Przeprowadzają ocenę z uwzględnieniem warunków specjalnych oraz odpowiednich przepisów TIP-S.

4. Przeprowadzają czynności po zakończeniu oceny, które obejmują:
- a) przekazanie następujących informacji/dokumentów do FAA w terminie pięciu dni roboczych od zakończenia oceny:
 - (i) sprawozdanie z oceny;
 - (ii) wykaz konfiguracji FFS; oraz
 - (iii) sprawozdanie na temat warunków specjalnych;
 - b) przeprowadzenie wizyty na miejscu, o której mowa w pkt 4.5.1 niniejszego załącznika.
-

WSPÓLNE OŚWIADCZENIE

Przedstawiciele Stanów Zjednoczonych Ameryki oraz Unii Europejskiej potwierdzili, że chorwacka wersja językowa załącznika 4 do Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Wspólnotą Europejską o współpracy w zakresie uregulowań dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego podpisanej w Brukseli w dniu 30 czerwca 2008 r. (zwanej dalej „Umową”) może zostać uznana za autentyczną w drodze wymiany not dyplomatycznych między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską.

Potwierdzili oni również, że w myśl Umowy, w przypadku wystąpienia rozbieżności w interpretacji różnych wersji językowych Umowy lub jej załącznika 4 wersja angielska jest uważana za rozstrzygającą.

Niniejsze wspólne oświadczenie stanowi integralną część Umowy.

W imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki

W imieniu Unii Europejskiej
