

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► **B****ACORD**

între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană privind cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile

(JO L 291, 9.11.2011, p. 3)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Amendamentul 1 la Acordul între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană privind cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile	L 11	3	16.1.2018
► <u>M2</u>	Consiliul Bilateral de supraveghere pentru Acordul dintre Statele Unite ale Americii și Comunitatea europeană privind cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile Proces-verbal al deciziei	L 118	58	20.4.2022
► <u>M3</u>	Consiliul bilateral de supraveghere pentru Acordul dintre Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană privind cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile Proces-verbal al deciziei	L 118	68	20.4.2022



ACORD

între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană privind cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile

STATELE UNITE ALE AMERICII

și

COMUNITATEA EUROPEANĂ

(denumite în continuare „părțile”),

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

DORIND să îmbunătățească vechea relație de cooperare între Europa și Statele Unite în vederea asigurării unui nivel înalt al siguranței aviației civile în întreaga lume, precum și în vederea reducerii la minimum a poverilor economice asupra industriei aviației și a operatorilor care decurg în urma unei supravegheri reglementare excesive;

HOTĂRÂTE să asigure siguranța operațională permanentă a flotei aviației civile și schimbul, în timp util, de informații despre aeronavele în serviciu;

HOTĂRÂTE să dezvolte un sistem complex de cooperare reglementară în domeniul siguranței aviației civile și încercărilor și aprobărilor de mediu bazate pe comunicarea permanentă și încrederea reciprocă; și

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

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

Articolul 1

Definiții

În sensul prezentului acord:

- A. „Aprobare de navigabilitate” înseamnă o constatare asupra faptului că proiectul sau o modificare adusă proiectului unui produs aeronautil civil îndeplinește normele aplicabile sau că produsul se conformează cu un proiect despre care s-a constatat că îndeplinește asemenea norme și este în condiție de operare sigură.
- B. „Autoritate aviatică” înseamnă o agenție guvernamentală responsabilă sau o entitate dintr-un stat membru al Uniunii Europene care exercită supravegherea legală în numele Uniunii Europene a entităților reglementate și stabilește conformitatea acestora cu normele, reglementările și alte cerințe din cadrul jurisdicției Comunității Europene.

▼B

- C. „Produs aeronautic civil” înseamnă orice aeronavă civilă, motor sau elice sau subansamblu de aeronavă, echipament, material, piesă sau componentă care urmează să fie instalată în aceasta.
- D. „Autorizare de mediu” înseamnă o constatare că proiectul sau modificarea proiectului unui produs aeronautic civil se conformează cu normele aplicabile privind nivelul de zgomot, pierderea de combustibil în atmosferă și/sau nivelul emisiilor de noxe.
- E. „Încercare de mediu” înseamnă un proces prin care un produs aeronautic civil este evaluat în vederea conformității cu normele și procedurile aplicabile privind nivelul de zgomot, pierderea de combustibil în atmosferă și/sau nivelul emisiilor de noxe.
- F. „Agent tehnic” înseamnă, pentru Statele Unite, Administrația Federală a Aviației (FAA); și, pentru Comunitatea Europeană, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA).
- G. „Întreținere” înseamnă efectuarea uneia sau mai multor operațiuni de mai jos: inspecții, reparații capitale, reparații, conservări și înlocuiri ale unor piese, materiale, echipamente sau componente ale unui produs aeronautic civil pentru a se asigura menținerea navigabilității produsului respectiv; sau instalarea de transformări sau modificări aprobate în prealabil și efectuate în conformitate cu cerințele stabilite de către agentul tehnic corespunzător.
- H. „Monitorizare” înseamnă supravegherea periodică pentru a se stabili respectarea permanentă a normelor corespunzătoare.
- I. „Entitate reglementată” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ale cărei activități în domeniul siguranței aviației civile, al testărilor de mediu și al eliberării aprobărilor sunt supuse competenței legislative și de reglementare a uneia sau ambelor părți.

*Articolul 2***Scopul și domeniul de aplicare**

- A. Obiectivele prezentului acord sunt:
 - 1. De a permite acceptarea reciprocă, în conformitate cu anexele la prezentul acord, a constatărilor privind conformitatea și a aprobărilor emise de agenții tehnici și autoritățile aviatice
 - 2. De a promova un grad înalt de siguranță a transportului aerian
 - 3. De a asigura continuarea nivelului ridicat de cooperare în domeniul reglementării și al armonizării domeniilor specificate la alineatul B între Statele Unite și Comunitatea Europeană.

▼ M1

B. Sfera de cooperare în temeiul prezentului acord include următoarele domenii:

- (1) aprobările de navigabilitate și monitorizarea produselor aeronautice civile;
- (2) încercările și aprobările de mediu pentru produsele aeronautice civile;
- (3) aprobările și monitorizările instalațiilor de întreținere;
- (4) autorizarea și formarea personalului;
- (5) operarea aeronavei; și
- (6) servicii de trafic aerian și managementul traficului aerian.

▼ B

C. Părțile pot conveni asupra unor domenii suplimentare de cooperare și acceptare prin intermediul unei modificări scrise a prezentului acord, în conformitate cu articolul 19.

*Articolul 3***Conducerea executivă**

A. Părțile instituie un Consiliu bilateral de supraveghere (denumit în continuare „Consiliul”), care este responsabil de asigurarea funcționării eficiente a prezentului acord și care se întrunește periodic pentru a evalua eficiența punerii sale în aplicare.

B. Consiliul este format din reprezentanți ai:

Statelor Unite ale Americii, și anume Administrația Federală a Aviației (copreședinte),

și

Comunității Europene, și anume Comisia Europeană (copreședinte), asistată de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației și însoțită de autoritățile aviatice.

Consiliul poate să convoace ad-hoc experți în domenii specifice. Consiliul poate să instituie grupuri tehnice de lucru și să supravegheze activitatea acestora. Consiliul elaborează și adoptă proceduri interne de reglementare. Toate deciziile Consiliului se iau prin consens, fiecare parte având dreptul la un vot. Aceste decizii se formulează în scris și se semnează de către reprezentanții părților în cadrul Consiliului.

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

1. soluționarea litigiilor, astfel cum se menționează la articolul 17;

▼B

2. după caz, modificarea anexelor, în conformitate cu articolul 19 alineatul B;
3. asigurarea unui forum de discuții pe marginea problemelor ce se pot ivi și a modificărilor care pot afecta punerea în aplicare a prezentului acord;
4. asigurarea unui forum de discuții pe marginea abordării comune aspectelor ce țin de siguranță și mediu, în domeniul de aplicare a prezentului acord, și de prezentare periodică a informațiilor privitoare la problemele de siguranță a aviației, inclusiv consultări în privința propunerii de noi măsuri de siguranță a aviației sau de modificare a măsurilor existente;
5. asigurarea unui forum pentru discuții referitoare la avertizarea timpurie în legătură cu proiectele de acte cu putere de lege și acte administrative ale părților;
6. schimbul de informații privind schimbările organizatorice planificate;
7. după caz, adoptarea unor anexe suplimentare;
8. după caz, prezentarea de propuneri părților, în vederea modificării prezentului acord.

*Articolul 4***Dispoziții generale**

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

B. Cu excepția cazului în care anexele la prezentul acord prevăd altfel, prezentul acord nu se interpretează ca presupunând acceptarea sau recunoașterea reciprocă a standardelor sau reglementărilor tehnice ale părților.

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

▼B

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

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

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

▼M1*Articolul 5***Anexe**

În ceea ce privește aspectele care fac obiectul prezentului acord, părțile sau reprezentanții acestora în Consiliu elaborează anexe în care descriu clauzele și condițiile de acceptare reciprocă a constatărilor de conformitate și a aprobărilor, atunci când convin că normele, standardele, practicile și procedurile de aviație civilă ale fiecărei părți sunt suficient de compatibile pentru a permite acceptarea reciprocă a aprobărilor și a constatărilor de conformitate cu normele stabilite de comun acord, făcute de o parte în numele celeilalte. Părțile convin, de asemenea, că diferențele de ordin tehnic între sistemele lor de aviație civilă vor fi abordate în anexe.

▼B*Articolul 6***Cooperarea în materie de reglementare și transparența**

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

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

*Articolul 7***Cooperarea în cadrul activităților de asigurare a calității și de inspecție în domeniul standardizării**

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

▼B*Articolul 8***Cooperarea în activități de aplicare a legii**

Părțile convin să ofere, sub rezerva actelor cu putere de lege și actelor administrative aplicabile, prin intermediul agenților lor tehnici sau al autorităților lor aviatice, după caz, cooperare reciprocă și asistență în cadrul oricăror proceduri de investigație sau de aplicare a legii, în orice caz presupus sau suspectat de încălcare a actelor cu putere de lege sau actelor administrative care intră sub incidența prezentului acord. Pe lângă aceasta, fiecare parte informează de îndată cealaltă parte cu privire la orice investigație în care sunt implicate interese reciproce.

*Articolul 9***Schimbul de date privind siguranța**

Părțile convin, sub rezerva actelor cu putere de lege și actelor administrative aplicabile:

- A. să își transmită reciproc, la cerere și în termen scurt, informații care sunt disponibile agenților lor tehnici privind accidentele sau incidentele în care au fost implicate produse aeronautice civile sau entități reglementate; și
- B. să facă schimb de alte informații privind siguranța, în conformitate cu procedurile elaborate de agenții tehnici.

*Articolul 10***Cerințe, proceduri și materiale orientative aplicabile**

Părțile convin să se notifice reciproc în privința tuturor cerințelor, procedurilor și materialelor orientative aplicabile în ceea ce privește aspectele care fac obiectul prezentului acord.

*Articolul 11***Protecția informațiilor protejate prin drepturi de autor și solicitările de informații**

A. Părțile recunosc că informațiile privitoare la prezentul acord, transmise de o entitate reglementată sau de una dintre părți, pot să facă obiectul unor drepturi de proprietate intelectuală, pot conține secrete comerciale, informații profesionale confidențiale, informații protejate prin drepturi de autor sau orice alte date confidențiale de care dispune entitatea reglementată sau o altă persoană (informații restricționate). Cu excepția cazului în care nu este obligatoriu prin lege, nicio parte nu copiază, nu diseminează și nu divulgă informațiile clasificate drept restricționate persoanelor care nu sunt angajați ai părții respective fără consimțământul prealabil în scris al persoanei sau entității care are interesul păstrării confidențialității informațiilor clasificate drept restricționate.

▼B

B. În măsura în care Comunitatea Europeană comunică informațiile confidențiale unei autorități aviatice sau unei entități care are în sarcină investigarea accidentelor și incidentelor aviatice civile, Comunitatea Europeană tratează aceste informații ca documente sensibile și se asigură că autoritatea aviatică sau entitatea respectivă nu copiază, nu diseminează și nu divulgă aceste informații nimănui fără consimțământul prealabil în scris al persoanei fizice sau juridice care are interesul păstrării confidențialității acestor informații clasificate drept restricționate.

C. Solicitățile din partea publicului pentru informațiile menționate la alineatul A din prezentul articol, inclusiv accesul la documente, se prezintă în conformitate cu actele cu putere de lege aplicabile care se aplică părții care primește astfel de solicitări. Un agent tehnic care primește o solicitare pentru astfel de informații furnizate de cealaltă parte sau de entitățile reglementate ale acesteia se consultă cu agentul tehnic al celeilalte părți înainte de a divulga aceste informații. Agenții tehnici se asistă reciproc în ceea ce privește răspunsurile la aceste solicitări, după caz.

*Articolul 12***Aplicabilitate**

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

*Articolul 13***Accesul neîngrădit**

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

*Articolul 14***Taxe**

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

*Articolul 15***Menținerea autorității de reglementare**

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

▼B

- A. de a stabili, prin intermediul măsurilor legislative, de reglementare și administrative, nivelul de protecție pe care îl consideră adecvat pentru siguranța aviației civile și pentru încercările și aprobările de mediu; și
- B. de a lua toate măsurile adecvate și imediate necesare pentru eliminarea sau reducerea la minimum a oricăror derogări de la normele de siguranță. În cazul în care una dintre părți ia astfel de măsuri care afectează activitățile care se află sub incidența prezentului acord, aceasta trebuie să informeze cealaltă parte, după caz, prin intermediul unui agent tehnic sau al unei autorități aviatice, cât de devreme posibil, dar nu mai târziu de 15 zile de la data la care au fost luate respectivele măsuri.
- C. De a aduce modificări reglementărilor, procedurilor și normelor proprii și de a le aplica entităților reglementate. În cazul în care respectivele modificări pot să aducă atingere punerii în aplicare a prezentului acord, oricare dintre părți sau agentul său tehnic poate solicita organizarea de consultări în conformitate cu articolul 17, în scopul de a modifica prezentul acord. Indiferent de rezultatele consultărilor, nicio dispoziție din prezentul acord nu împiedică partea în cauză să efectueze modificarea și să o aplice entităților sale reglementate.

*Articolul 16***Alte acorduri**

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

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

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

*Articolul 17***Consultări și soluționarea litigiilor**

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

▼B

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

C. În cazul în care agenții tehnici nu pot să soluționeze litigiile în conformitate cu alineatul B, oricare dintre agenții tehnici ai părților poate să înainteze litigiul spre soluționare Consiliului, care se va consulta cu privire la chestiune.

*Articolul 18***Suspendarea acceptării constatărilor**

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

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

*Articolul 19***Intrarea în vigoare, modificarea și denunțarea acordului**

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

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

C. Anexele individuale elaborate de Consiliu după data intrării în vigoare a prezentului acord intră în vigoare în urma unei decizii a Consiliului.

D. Prezentul acord rămâne în vigoare până la denunțarea sa de către oricare dintre părți. O astfel de denunțare se face printr-o notificare prealabilă adresată de către una dintre părți în scris celeilalte părți, cu cel puțin 60 de zile înainte. Această denunțare are ca efect de asemenea denunțarea oricăror modificări aduse prezentului acord și tuturor anexelor la acesta. Denunțarea nu aduce atingere valabilității certificatelor și altor aprobări emise de către părți în conformitate cu prezentul acord și cu anexele la acesta.

▼B

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

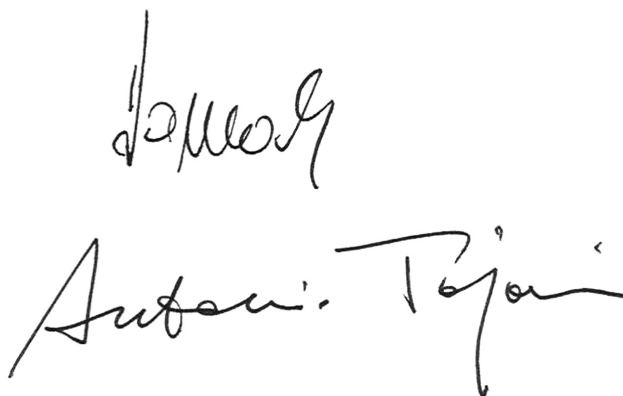
F. În urma notificării de denunțare a prezentului acord în întregime sau a oricărei anexe la acesta, părțile vor continua să își îndeplinească obligațiile ce le revin în temeiul prezentului acord sau în temeiul oricărei anexe la acesta, până la data la care denunțarea produce efecte.

DREPT PENTRU CARE, subsemnații, pe deplin autorizați de guvernele lor, au semnat prezentul acord.

Încheiat în două exemplare originale la Bruxelles, la data de treizeci iunie două mii opt, în limbile bulgară, cehă, daneză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, italiană, letonă, lituaniană, maghiară, malteză, olandeză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă și suedeză. În cazul unor divergențe de interpretare între diferitele versiuni lingvistice, textul în limba engleză prevalează.

▼B

За Европейската общност
 Por la Comunidad Europea
 Za Evropské společenství
 For Det Europæiske Fællesskab
 Für die Europäische Gemeinschaft
 Euroopa Ühenduse nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
 For the European Community
 Pour la Communauté européenne
 Per la Comunità europea
 Eiropas Kopienas vārdā
 Europos bendrijos vardu
 az Európai Közösség részéről
 Għall-Komunità Ewropea
 Voor de Europese Gemeenschap
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej
 Pela Comunidade Europeia
 Pentru Comunitatea Europeană
 Za Európske spoločenstvo
 Za Evropsko skupnost
 Euroopan yhteisön puolesta
 På Europeiska gemenskapens vägnar



За Съединените американски щати
 Por los Estados Unidos de América
 Za Spojené štáty americké
 For Amerikas Forenede Stater
 Für die Vereinigten Staaten von Amerika
 Ameerika Ühendriikide nimel
 Για τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής
 For the United States of America
 Pour les États-Unis d'Amérique
 Per gli Stati Uniti d'America
 Amerikas Savienoto Valstu vārdā
 Jungtinių Amerikos Valstijų vardu
 az Amerikai Egyesült Államok részéről
 Għall-Istati Uniti tal-Amerika
 Voor de Verenigde Staten van Amerika
 W imieniu Stanów Zjednoczonych Ameryki
 Pelos Estados Unidos da América
 Pentru Statele Unite ale Americii
 Za Spojené štáty americké
 Za Združene države Amerike
 Amerikan yhdysvaltojen puolesta
 På Amerikas förenta staters vägnar





Addendum 1

Țara	Acorduri bilaterale
Austria	Acordul pentru promovarea siguranței aviației, semnat la Viena, la 14 ianuarie 1997 Acord sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a certificatelor de navigabilitate pentru aeronavele importate, semnat la Washington, la 30 aprilie 1959
Belgia	Acord sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a certificatelor de navigabilitate, semnat la Bruxelles, la 12 februarie și 14 mai 1973
Republica Cehă	Proceduri de operare stabilite între Administrația Federală a Aviației (FAA) și Inspekția Aviației Civile (CAI) din Republica Cehă pentru aprobarea proiectelor, certificarea navigabilității, menținerea navigabilității și cooperarea reciprocă și asistența tehnică reciprocă în temeiul Acordului între Statele Unite și Cehoslovacia, semnat la 29 ianuarie 1996 Acord sub forma unui schimb de note între Statele Unite și Cehoslovacia privind acceptarea reciprocă a certificatelor de navigabilitate pentru aeronavele importate, semnat la Praga, la 1 și 21 octombrie 1970
Danemarca	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Copenhaga, la 6 noiembrie 1998 Acord sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a certificărilor de aeronavigabilitate, semnat la Washington, la 6 ianuarie 1982
Finlanda	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Helsinki, la 2 noiembrie 2000 Acord sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a certificatelor de navigabilitate pentru planurile civile și echipamentele aeronautice civile importate, semnat la Washington, la 7 martie 1974
Franța	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Paris, la 14 mai 1996 Proceduri de punere în aplicare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect și asistență tehnică între autorități în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul Republicii Franceze, semnat la 24 august 2001 Proceduri de punere în aplicare a întreținerii tehnice în conformitate cu Acordul privind promovarea siguranței aviației, între Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul Republicii Franceze, semnat la Paris, la 14 mai 1996
Germania	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Milwaukee, la 23 mai 1996 Proceduri de punere în aplicare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect și asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul Republicii Federale Germania, semnat la 3 iunie 2002 Proceduri de punere în aplicare a dispozițiilor privind întreținerea, în conformitate cu acordul privind promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul Republicii Federale Germania, semnat la 6 iunie 1977
Irlanda	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Dublin, la 5 februarie 1997 Proceduri de punere în aplicare a dispozițiilor privind întreținerea, în conformitate cu acordul privind promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul Irlandei, semnat la 5 februarie 1999 20 aprilie 1999

▼ B

Țara	Acorduri bilaterale
Italia	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Roma, la 27 octombrie 1999 Proceduri de punere în aplicare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect și asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul Italiei, semnat la 4 iunie 2002
Țările de Jos	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Haga, la 13 septembrie 1995 Proceduri de punere în aplicare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect și asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii și guvernul Țărilor de Jos, semnat la 3 iunie 2002
Polonia	Acordul sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a navigabilității pentru produsele aeronautice civile importate, astfel cum a fost modificat, semnat la Washington, la 8 noiembrie 1976
România	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la București, la 10 septembrie 2002 Acord privind acceptarea reciprocă a certificatelor de navigabilitate pentru planoarele civile importate, intrat în vigoare printr-un schimb de notificări la Washington la 7 decembrie 1976 (Notă: Statele Unite au cerut denunțarea acestui acord în februarie 2007. Notificarea SUA și răspunsul României vor constitui denunțarea acordului.) Proceduri de punere în aplicare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect și asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul României, semnat la 24 septembrie 2002
Spania	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Washington, la 23 septembrie 1999 Acord sub forma unui schimb de note privind acceptarea reciprocă a navigabilității pentru produsele aeronautice importate, astfel cum a fost modificat, semnat la Madrid, la 23 septembrie 1957
Suedia	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Stockholm, la 9 februarie 1998 Proceduri de punere în aplicare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect și asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul Suediei, semnat la 3 iunie 2002
Regatul Unit	Acord privind promovarea siguranței aviației, semnat la Londra, la 20 decembrie 1995 Proceduri de punere în aplicare pentru aprobarea proiectului, activități de producție, aprobarea navigabilității pentru export, activități de aprobare post proiect și asistență tehnică între autorități, în temeiul acordului pentru promovarea siguranței aviației între Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul Regatului Unit al Marii Britanii și al Irlandei de Nord, semnat la 23 mai 2002 Proceduri de punere în aplicare privind simulările, în conformitate cu Acordul privind promovarea siguranței aviației, datat 20 decembrie 1995, între Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, versiunea revizuită 1, semnat la 6 octombrie 2005



ANEXA I

CERTIFICAREA ÎN MATERIE DE NAVIGABILITATE ȘI DE MEDIU**1. DOMENIU DE APLICARE**

1.1. Prezenta anexă are ca obiect 1. acceptarea reciprocă a constatărilor de conformitate, a aprobărilor și a documentației și 2. asistența tehnică în ceea ce privește:

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

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

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

2. ORGANISMUL MIXT DE COORDONARE**2.1. Componentă**

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

2.1.2. Conducerea comună poate să invite și alți participanți, pentru a facilita îndeplinirea mandatului Comitetului de supraveghere a certificării.

2.2. Mandat

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

(a) elaborarea, aprobarea și revizuirea procedurilor tehnice de punere în aplicare;

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

(c) asigurarea aplicării coerente a prezentei anexe;

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

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

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

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

▼B

- 2.2.2. Comitetul de supraveghere a certificării raportează problemele nesoluționate Consiliului bilateral de supraveghere și asigură punerea în aplicare a deciziilor luate de Consiliul bilateral de supraveghere în ceea ce privește prezenta anexă.

3. PUNEREA ÎN APLICARE

3.1. Generalități

- 3.1.1. Agenții tehnici elaborează proceduri tehnice de punere în aplicare pentru punerea în aplicare a prezentei anexe, care să abordeze diferențele dintre sistemele de certificare a navigabilității și de mediu ale părților.

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

3.2. Aprobările de proiect

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

- 3.2.2. Agentul tehnic al CE îndeplinește, în numele statele membre ale UE, funcțiile de stat de proiectare aplicabile acestora în conformitate cu anexa 8 la Convenția de la Chicago pentru entitățile reglementate aflate sub jurisdicția sa.

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

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

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

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

(a) proiectul aeronavei, motoarele aeronavei, elicele și echipamentele acesteia;

(b) certificatele de tip suplimentare;

(c) modificările importante ale proiectului de tip, astfel cum sunt definite în procedurile tehnice de punere în aplicare; și

(d) modificări ale nivelurilor de zgomot și de emisii

▼B

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

- 3.2.5. Agenții tehnici se asigură că informațiile legate de cerințele de funcționare care au impact asupra proiectului sunt puse la dispoziția părților în decursul perioadei de validare. Autoritățile aviatice pun la dispoziția EASA aceste informații.
- 3.2.6. Agenții tehnici pot folosi și un proces de certificare comună, după caz. Certificarea mixtă este o formă alternativă de validare și se folosește în cazul în care solicitantul și ambii agenți tehnici convin asupra acestei metode, în conformitate cu procedurile tehnice de punere în aplicare. Certificarea mixtă este o metodă optimă atunci când componentele unui produs nou sunt proiectate de o entitate reglementată aflată pe teritoriul celeilalte părți. În procesul de certificare comună, se consideră că demonstrația și constatările de conformitate se realizează la nivel local, de către agentul tehnic al celeilalte părți.
- 3.2.7. Deoarece sistemele de reglementare ale părților în ceea ce privește piesele, datele de proiectare a reparațiilor și modificările aduse proiectelor, altele decât cele menționate la punctul 3.2.4, sunt considerate suficient de comparabile pentru ca o să nu fie necesară o aprobare separată din partea agentului tehnic sau a autorității aviatice a părții importatoare, acesta acceptă piese, date de proiectare a reparațiilor sau modificări ale proiectului atunci când acestea au fost aprobate sau acceptate în alt mod de către agentul tehnic al celeilalte părți la îndeplinirea funcțiilor de stat de proiectare pentru piesele, datele de proiectare a reparațiilor și modificările respectiv aduse proiectelor. Procedurile tehnice de punere în aplicare identifică situațiile în care este necesară o aprobare separată din partea agentului tehnic al părții importatoare.
- 3.2.8. Declarațiile de certificare privitoare la aprobările de proiect, inclusiv informațiile despre nivelurile de zgomot și emisiile de gaze, se definesc în procedurile tehnice de punere în aplicare.
- 3.2.9. În cazul în care deținătorul unei aprobări de proiect își transferă aprobarea unei alte entități, agentul tehnic responsabil de aprobarea proiectului informează de îndată celălalt agent tehnic în privința transferului. Agenții tehnici definesc procedurile de facilitare a transferului de certificate între entitățile reglementate ale părților, în procedurile tehnice de punere în aplicare.
- 3.2.10. EASA acceptă procedurile de certificare ale SUA ca fiind o alternativă acceptabilă la cerințele Comunității Europene pentru a demonstra capacitățile unui solicitant.

▼B**3.3. Menținerea navigabilității**

3.3.1. Agenții tehnici se angajează să ia măsuri de remediere a gradului nesatisfăcător de siguranță al produselor pe care le-au certificat. Agenții tehnici fac schimb de informații privind defecțiunile, funcționarea incorectă și defectele, primite de la deținătorii de aprobări pentru a sprijini investigația agentului tehnic al celeilalte părți în privința dificultăților de funcționare sau altor potențiale aspecte care vizează siguranța. Se consideră că prin acest schimb de informații între agenții tehnici, fiecare deținător de aprobare își îndeplinește obligația de a raporta defecțiunile, funcționarea incorectă și defectele către agentul tehnic al celeilalte părți, în conformitate cu legislația aplicabilă a acestei din urmă părți. Acțiunile care vizează remedierea gradului nesatisfăcător de siguranță și schimbul de informații privind siguranța sunt definite în procedurile tehnice de punere în aplicare.

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

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

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

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

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

3.4. Producția

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

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

▼B

3.4.3. Fiecare agent tehnic și, după caz, autoritate aviatică recunoaște autorizările de producție ale celui alt agent tehnic sau autoritate aviatică, inclusiv:

- (a) autorizările de producție acordate sau extinse pentru fabricarea de aeronave, motoare, elice, echipamente și piese pe teritoriul lor și pentru fabricarea de aeronave, motoare, elice, echipamente și piese în afara teritoriului lor; și
- (b) autorizările de producție acordate pentru fabricarea de aeronave, motoare, elice, echipamente și piese pe baza unui acord de licență al producătorului sau unui aranjament adecvat al producătorului cu un deținător al aprobării de proiect de pe teritoriul celeilalte părți sau de pe teritoriul unei țări terțe. Atunci când un acord de licență pentru fabricarea de aeronave, motoare sau elice repartizează responsabilitățile de stat de proiectare și stat de producție între cele două părți, FAA și EASA sau, după caz, o autoritate aviatică încheie un acord de lucru.

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

- (a) agentul tehnic sau autoritatea aviatică responsabilă de supravegherea deținătorului autorizării de producție solicită oficial asistență la supraveghere;
- (b) unității de producție i s-a acordat suplimentar o autorizare de producție pentru un domeniu similar, emisă de agentul tehnic sau autoritatea aviatică a teritoriului unde se află facilitatea de producție;
- (c) agentul tehnic sau autoritatea aviatică a celeilalte părți se arată dispusă și capabilă să desfășoare astfel de activități în funcție de resursele proprii; și
- (d) agenții tehnici sau autoritatea aviatică documentează, după caz, detaliile oricărei activități de asistență la supraveghere convenite.

3.4.5. Pentru piesele produse în cadrul sistemului de reglementare al unei părți, într-o facilitate aflată pe teritoriul celeilalte părți, agenții tehnici și autoritățile aviatice acceptă certificatele de autorizare a dării în exploatare sau alte documente, după cum s-a convenit, în loc de propria lor documentație, în următoarele condiții:

- (a) facilității de producție i s-a acordat o autorizare de producție pentru un domeniu similar, emisă fie de un agent tehnic, fie de o autoritate aviatică menționată în apendice, cu putere de reglementare asupra acestei unități de producție; și, după caz,
- (b) pentru livrarea către utilizatorul final, respectivul deținător al autorizării aplicabile i-a acordat furnizorului său permisiunea scrisă, atunci când acest lucru este permis în cadrul sistemului de reglementare al deținătorului autorizării.

▼B

3.4.6. Pentru produsele fabricate în temeiul unui acord de licență, agenții tehnici stabilesc procedurile necesare pentru a se asigura că toate modificările aduse proiectului de către deținător licenței sunt aprobate, prin intermediul deținătorului aprobării de proiect, de către agentul tehnic care îndeplinește responsabilitățile de stat de proiectare pentru produsul respectiv.

3.5. Certificarea de navigabilitate pentru export

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

- (a) un certificat de navigabilitate pentru export pentru aeronave noi sau uzate, astfel cum este definit în procedurile tehnice de punere în aplicare.
- (b) un certificat de navigabilitate pentru export sau un certificat de autorizare a dării în exploatare pentru un motor sau elice nouă de aeronavă.
- (c) un certificat de autorizare a dării în exploatare pentru o piesă sau un echipament nou.

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

- (a) este conform unui proiect aprobat de agentul tehnic importator și specificat în fișa de date a certificatului de tip sau unei alte aprobări de proiect, inclusiv orice alte certificate de tip suplimentare;
- (b) se află într-o stare care permite exploatarea sa în condiții de siguranță, inclusiv conformitatea cu orice directive de navigabilitate (dacă este cazul) sau cu orice note de informare privind siguranța, notificate de agentul tehnic importator și respectând orice acțiuni obligatorii de siguranță (dacă este cazul) privind producția sau întreținerea, astfel cum au fost notificate de către autoritatea aviatică importatoare în cauză;
- (c) a trecut printr-o verificare tehnică finală de funcționare, după caz;
- (d) este marcat sau identificat în mod corespunzător, în conformitate cu cerințele agentului tehnic importator;
- (e) îndeplinește toate cerințele suplimentare prevăzute și notificate de agentul tehnic importator; și
- (f) în cazul unui motor reconstruit de aeronavă, că motorul a fost reconstruit de producătorul motorului.

▼B

3.5.3. Agenții tehnici sau autoritățile aviatice menționate în apendice (sau organismele lor desemnate reglementate, după caz) acceptă și o aeronavă civilă uzată pentru certificarea de navigabilitate standard sau specială/restrictivă în cazul în care există un deținător al certificatului de tip sau al certificatului de tip european restricționat, care să sprijine menținerea navigabilității aeronavei și în cazul în care agentul tehnic sau autoritatea aviatică a celeilalte părți certifică faptul că aeronava:

(a) a fost întreținută corespunzător pe durata vieții sale de serviciu (după cum reiese din registrele corespunzătoare de întreținere); și

(b) întrunește cerințele prevăzute la punctul 3.5.2 literele (a)-(e).

Registrele de întreținere și inspecție care însoțesc o aeronavă uzată sunt descrise în detaliu în procedurile tehnice de punere în aplicare.

3.5.4. Întreaga documentație de navigabilitate trebuie să conțină declarațiile corespunzătoare de certificare, în conformitate cu specificațiile din procedurile tehnice de punere în aplicare.

3.5.5. În cazul în care, în procesul de certificare a navigabilității, agentul tehnic exportator sau autoritatea aviatică exportatoare nu întrunește toate cerințele tehnice prevăzute la punctul 3.5.2 literele (a)-(f) sau punctul 3.5.3, agentul tehnic exportator sau autoritatea aviatică exportatoare are obligația:

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

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

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

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

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

4. ACCEPTAREA CONSTATĂRILOR ȘI APROBĂRILOR

4.1. Cerințe care trebuie îndeplinite pentru acceptarea constatărilor și aprobărilor

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

▼B

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

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

4.1.4. Aceste sisteme fac obiectul unor audituri interne de calitate, precum și al unor inspecții de acreditare sau standardizare. Procedurile tehnice de punere în aplicare stabilesc participarea periodică a agenților tehnici la auditul intern de calitate și la inspecțiile de acreditare sau standardizare ale celeilalte părți, inclusiv la inspecțiile autorităților aviatice menționate la punctul 4.2.3, pentru a menține încrederea reciprocă în sistemele părților. Agenții tehnici și autoritățile aviatice se vor supune acestor inspecții și se vor asigura că entitățile reglementate oferă accesul ambilor agenți tehnici.

4.2. Calificările agenților tehnici și ale autorităților aviatice

4.2.1. Sub rezerva condițiilor definite în procedurile tehnice de punere în aplicare, agenții tehnici trebuie să întrunească cerințele prevăzute la punctele 4.1.1-4.1.3, în urma procesului de consolidare a încrederii. Pentru certificarea de navigabilitate, procesul de consolidare a încrederii a fost încheiat, după cum reiese din includerea prezentei anexe în acord. Pentru certificarea de mediu, procesul de consolidare a încrederii este definit în procedurile tehnice de punere în aplicare.

4.2.2. Autoritățile aviatice care întrunesc cerințele specificate la punctele 4.1.1-4.1.3 pentru funcțiile de certificare a producției și a navigabilității sunt enumerate în apendicele la prezenta anexă, împreună cu domeniile de activitate pe care le exercită.

4.2.3. În cazul în care, în urma unei inspecții de standardizare efectuată de EASA, Comunitatea Europeană stabilește că alte autorități aviatice întrunesc cerințele prevăzute la punctele 4.1.1-4.1.3, agenții tehnici derulează procesul prezentat în Secțiunea 1 a procedurilor tehnice de punere în aplicare. După încheierea procesului, în cazul în care consideră de cuviință, agenții tehnici propun Consiliului bilateral de supraveghere modificările apendicelui 1 avute în vedere, inclusiv modificările domeniului de activitate a unei autorități aviatice.

4.2.4. În cazul în care un agent tehnic este de părere că nu mai este adecvată competența tehnică a celui alt agent tehnic sau a oricărei autorități aviatice, agenții tehnici se consultă și propun un plan de acțiune, care poate să cuprindă și activități de consolidare a încrederii, pentru a remedia deficiențele. În mod similar, în cazul în care unul dintre agenții tehnici este de părere că acceptarea constatărilor sau aprobărilor întocmite de o autoritate aviatică trebuie suspendate, agenții tehnici se consultă. În cazul în care încrederea nu este restabilită prin mijloace reciproc acceptabile, oricare dintre agenții tehnici poate să aducă acest aspect în atenția Consiliului bilateral de supraveghere. În cazul în care problema nu se rezolvă prin mijloace reciproc acceptabile, fiecare parte poate să trimită celeilalte părți o notificare în conformitate cu articolul 18 alineatul A din acord.

▼B

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

5. COMUNICĂRILE

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

6. CONSULTĂRILE TEHNICE

Agenții tehnici convin să soluționeze diferențele legate de punerea în aplicare a prezentei anexe prin intermediul consultărilor. Agenții tehnici depun toate eforturile pentru a soluționa diferențele la cel mai scăzut nivel tehnic posibil, prin recurgerea la procesul prezentat în procedurile tehnice de punere în aplicare înainte de a sesiza Consiliul bilateral de supraveghere.

7. ASISTENȚA TEHNICĂ

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

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

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

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

▼B

8. NOTIFICAREA INVESTIGAȚIILOR SAU A MĂSURILOR LUATE

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



Apendice

NAVIGABILITATE ȘI CERTIFICARE DE MEDIU

PRODUSELE AUTORIZATE DE EASA, AUTORITĂȚILE AVIATICE ȘI S.U.A, DOCUMENTE AFERENTE DE EXPORT ȘI ACTIVITĂȚI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ ACCEPTATE ÎN TEMEIUL PREZENTULUI ACORD

Agentul tehnic al Comunității Europene	Produse, documente de export și activități de asistență tehnică
EASA	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Aeronave noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul autorizării unei întreprinderi de producție (POA) emise de EASA (punctul 3.4.3) și însoțite de un formular EASA Form 27. — Motoare și elice noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA emise de EASA și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare). — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA emise de EASA, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Date de proiectare (declarații de conformitate) și asistarea la încercări. — Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	Produse, documente de export și activități de asistență tehnică
Austria	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Avioane mici, avioane foarte ușoare, plane și plane motorizate noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA austriece și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat austriac de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat austriac de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Austriei, menționate în certificatul austriac de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27.

▼B

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	Produse, documente de export și activități de asistență tehnică
	— Motoare și elice noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA austriece și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA austriece și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA austriece, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA 1 emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Belgia	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat belgian de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Belgiei, menționate în certificatul belgian de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA belgiene și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Baloane noi cu echipaj uman, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în conformitate cu Partea 21 subsecțiunea F EASA sau în temeiul unei POA belgiene și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat belgian de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA belgiene, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului;

▼B

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	Produse, documente de export și activități de asistență tehnică
	— piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Republica Cehă	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Avioane mici, avioane foarte ușoare și planeare conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA cehe și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat ceh de navigabilitate pentru export, emis înainte de 28 septembrie 2008. — Baloane noi cu echipaj uman, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA cehe și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat ceh de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Dirijabile noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA cehe și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat ceh de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat ceh de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Republicii Cehe, menționate în certificatul ceh de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Motoare și elice noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA cehe și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA cehe și însoțite de un formular EASA form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA cehe, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului;

▼B

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	Produse, documente de export și activități de asistență tehnică
	— piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Danemarca	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat danez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Danemarcei, menționate în certificatul danez de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Echipamente noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA daneze și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA daneze, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Finlanda	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat finlandez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Finlandei, menționate în certificatul finlandez de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27.

▼ B

Autoritatea aviaică din statul membru al UE menționat	Produse, documente de export și activități de asistență tehnică
	— Echipamente noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA finlandeze și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA finlandeze, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Franța	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Avioane noi, elicoptere, avioane foarte ușoare și planeare conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA franceze și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat francez de navigabilitate de export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Baloane noi cu echipaj uman, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în conformitate cu Partea 21 subsecțiunea F a EASA sau în temeiul unei POA franceze și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat francez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat francez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Franței, menționate în certificatul francez de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Motoare și elice noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA franceze și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Echipamente noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA franceze și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005.

▼ B

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	Produce, documente de export și activități de asistență tehnică
	— Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA franceze, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Acceptarea documentelor franceze privind piesele produse în Franța în temeiul unei autorizări de producție din partea S.U.A.	— Formularul EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) se acceptă pentru piesele produse în conformitate cu sistemul de calitate al unui deținător al unei autorizații de producție din S.U.A., la un furnizor al acestui deținător stabilit în Franța, cu condiția ca deținătorul respectiv să dețină, de asemenea, o POA franceză pentru aceeași piesă.
Germania	
Produce și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Avioane noi, elicoptere, avioane foarte ușoare, plane și plane motorizate conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA germane și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat german de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Baloane noi cu echipaj uman, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA germane și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat german de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Aeronave noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA germane și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat de navigabilitate de export german emis înainte de 28 septembrie 2008. — Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat german de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Germaniei, menționate în certificatul german de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Motoare și elice noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA germane și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005.

▼B

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	Produse, documente de export și activități de asistență tehnică
	— Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA germane și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA germane, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Acceptarea documentelor germane privind piesele produse în Germania în temeiul unei autorizări de producție din partea S.U.A.	— Formularul EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) se acceptă pentru piesele produse în conformitate cu sistemul de calitate al unui deținător al unei autorizații de producție din S.U.A., la un furnizor al acestui deținător stabilit în Germania, cu condiția ca deținătorul respectiv să dețină, de asemenea, o POA germană pentru aceeași piesă.
Italia	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Avioane noi, elicoptere, avioane foarte ușoare și planoare conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA italiene și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat italian de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat italian de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Italiei, menționate în certificatul italian de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA italiene și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA italiene, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului;

▼B

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	Produce, documente de export și activități de asistență tehnică
	— piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Acceptarea documentelor italiene privind piesele produse în Italia în temeiul unei autorizări de producție din partea S.U.A.	— Formularul EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) se acceptă pentru piesele produse în conformitate cu sistemul de calitate al unui deținător al unei autorizații de producție din S.U.A., la un furnizor al acestui deținător stabilit în Italia, cu condiția ca deținătorul respectiv să dețină, de asemenea, o POA italiană pentru aceeași piesă.
Lituania	
Produce și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Planoare și planoare motorizate noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA lituaniene și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat lituanian de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M atunci când sunt puse în aplicare, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat lituanian de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Elice noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA lituaniene și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA lituaniene, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb pentru produsele enumerate mai sus.
Luxemburg	
Produce și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M atunci când sunt puse în aplicare, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat luxemburghez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA luxemburgeze, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului;

▼B

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	Produce, documente de export și activități de asistență tehnică
	— piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Țările de Jos	
Produce și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat neerlandez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Țărilor de Jos, menționate în certificatul neerlandez de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA olandeze și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA olandeze, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Polonia	
Produce și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Avioane noi, elicoptere, avioane foarte ușoare și planeare conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA poloneze și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat polonez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008.



Autoritatea aviațională din statul membru al UE menționat	Produse, documente de export și activități de asistență tehnică
	— Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat polonez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Poloniei, menționate în certificatul polonez de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Motoare și elice noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA poloneze și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei POA poloneze și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA poloneze, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb pentru produsele poloneze enumerate mai sus; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Portugalia	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M atunci când sunt puse în aplicare, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat portughez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei POA portugheze, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică;

▼B

Autoritatea aviaică din statul membru al UE menționat	Produce, documente de export și activități de asistență tehnică
	— piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
România	
Produce și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Planoare noi, planoare motorizate și avioane foarte ușoare noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei autorizări românești a unei organizații de producție și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat românesc de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat românesc de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale României, menționate în certificatul românesc de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei autorizări românești a unei organizații de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
[Slovacia]	
Produce și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— [Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei autorizări slovace a unei organizații de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului;

▼ B

Autoritatea aviațională din statul membru al UE menționat	Produse, documente de export și activități de asistență tehnică
	— piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat de S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).]
Spania	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Avioane noi și avioane foarte ușoare conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei autorizări spaniole a unei organizații de producție și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat spaniol de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat spaniol de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Spaniei, menționate în certificatul spaniol de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Baloane noi cu echipaj uman, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei autorizări spaniole a unei organizații de producție și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat spaniol de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei autorizări spaniole a unei organizații de producție și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei autorizări spaniole a unei organizații de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.

▼B

Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	Produse, documente de export și activități de asistență tehnică
Suedia	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat suedez de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Suediei, menționate în certificatul suedez de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Echipamente noi conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei autorizări suedeze a unei organizații de producție și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei autorizări suedeze a unei organizații de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Regatul Unit	
Produse și documente de export aferente acceptate pentru importul în S.U.A.	— Avioane mici și avioane foarte ușoare noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei autorizări britanice a unei organizații de producție și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat britanic de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Aeronave noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei autorizări britanice a unei organizații de producție și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat britanic de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. — Baloane noi cu echipaj uman, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei autorizări britanice a unei organizații de producție și însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat britanic de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008.



Autoritatea aviatică din statul membru al UE menționat	Produce, documente de export și activități de asistență tehnică
	— Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de FAA, întreținute în conformitate cu Partea 145 sau Partea M a EASA, după caz, atunci când sunt însoțite de un formular EASA Form 27 (certificat de navigabilitate pentru export) sau de un certificat britanic de navigabilitate pentru export emis înainte de 28 septembrie 2008. În cazul în care dispoziții relevante din Partea M nu sunt încă puse în aplicare, cerințele de întreținere aplicabile vor fi cele ale Regatului Unit, menționate în certificatul britanic de navigabilitate pentru export sau formularul EASA Form 27. — Motoare și elice noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei autorizări britanice a unei organizații de producție și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Echipamente noi, conforme unui proiect aprobat de FAA, fabricate în temeiul unei autorizări britanice a unei organizații de producție și însoțite de un formular EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005. — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei autorizări britanice a unei organizații de producție, care sunt conforme unui proiect aprobat de FAA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de FAA (însoțite de un formular EASA Form 1 sau de un formular JAA One emis înainte de 28 septembrie 2005): — piese de schimb, indiferent de statul de proiectare al produsului și/sau echipamentului; — piese de modificare pentru modificările de proiect, atunci când EASA acționează ca stat de proiectare pentru modificarea de proiect a unui solicitant din UE. Atunci când aceste piese de modificare sunt asociate unui certificat suplimentar de tip eliberat de EASA, certificatul trebuie să intre în domeniul de aplicare al procedurilor de punere în aplicare tehnică; — piese de modificare pentru orice produs în privința căruia, în cazul modificării proiectului, S.U.A. este statul de proiectare, iar piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu deținătorul aprobării de proiect eliberat S.U.A. (distincție între statul de proiectare și statul de fabricație).
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele FAA	— Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.
Acceptarea documentelor britanice privind piesele produse în Regatul Unit în temeiul unei autorizări de producție din partea S.U.A.	— Formularul EASA Form 1 (certificat de autorizare a dării în exploatare) se acceptă pentru piesele produse în conformitate cu sistemul de calitate al unui deținător al unei autorizații de producție din S.U.A., la un furnizor al acestui deținător stabilit în Regatul Unit, cu condiția ca deținătorul respectiv să dețină, de asemenea, o POA britanică pentru aceeași piesă.
Agentul tehnic al Statelor Unite	Produce, documente de export și activități de asistență tehnică
FAA	
Produce și documente de export aferente acceptate pentru importul în UE	— Aeronave noi, conforme unui proiect aprobat de EASA, fabricate în temeiul unei autorizări americane de producție și însoțite de un formular FAA 8130-4 (certificat de navigabilitate pentru export).

▼B

Agentul tehnic al Statelor Unite	Produse, documente de export și activități de asistență tehnică
	— Baloane noi cu echipaj uman, conforme unui proiect aprobat de EASA, fabricate în temeiul unei autorizări americane de producție și însoțite de un formular FAA 8130-4 (certificat de navigabilitate pentru export). — Dirijabile noi, conforme unui proiect aprobat de EASA, fabricate în temeiul unei autorizări americane de producție și însoțite de un formular FAA 8130-4 (certificat de navigabilitate pentru export). — Aeronave uzate, conforme unui proiect aprobat de EASA, întreținute în conformitate cu sistemul autorizat al FAA (și anume CFR 14, părțile 43, 65, 121, 125, 135, 145 sau 129.14) și însoțite de un formular FAA 8130-4 (certificat de navigabilitate pentru export). — Motoare noi și reconstruite, precum și elice conforme unui proiect aprobat de EASA, fabricate în temeiul unei autorizări americane de producție și însoțite de un formular FAA 8130-4 (certificat de navigabilitate pentru export). — Echipamente noi, conforme unui proiect aprobat de EASA, fabricate în temeiul unei autorizări americane de producție și însoțite de un formular 8130-3 FAA (certificat de autorizare a dării în exploatare). — Următoarele piese noi, fabricate în temeiul unei autorizări americane de producție, care sunt conforme cu datele de proiect aprobat de EASA și pot fi instalate pe un produs sau echipament al cărui proiect a fost aprobat de EASA [însoțite de un formular 8130-3 FAA (certificat de autorizare a dării în exploatare)]: — piese de schimb pentru produsul și/sau echipamentul respectiv, inclusiv piesele produse în temeiul unui acord de licență cu un deținător al unei aprobări de proiect eliberate de EASA; — piese de modificare pentru modificările de proiect în privința cărora FAA este statul de proiectare pentru modificarea de proiect sau piesele sunt produse în temeiul unui acord de licență cu un deținător al unei aprobări de proiect eliberate de EASA; — piese de schimb și de modificare, astfel cum sunt definite în procedurile de punere în aplicare tehnică, însoțite de un formular 8130-3 FAA și de declarațiile corespunzătoare de certificare.
Activități de asistență tehnică desfășurate în numele EASA	— Date de proiectare (declarații de conformitate) și asistarea la încercări. — Supravegherea și supervizarea producției, efectuate ca asistență tehnică. — Inspecții de conformitate.



ANEXA 2

ÎNȚREȚINEREA

1. SCOPUL ȘI DOMENIUL DE APLICARE

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

2. DEFINIȚII

- 2.1. „Reparația capitală” înseamnă un proces care asigură că produsul aeronauc în cauză este în deplină conformitate cu toleranțele aplicabile de funcționare specificate în certificatul de tip al deținătorului, în instrucțiunile producătorului echipamentului privind menținerea navigabilității sau în datele care sunt aprobate sau acceptate de autoritate.

Nu se poate spune că un produs a făcut obiectul unei reparații capitale decât în cazul în care a fost cel puțin dezasamblat, curățat, inspectat, reparat, după caz, reasamblat și încercat în conformitate cu datele menționate anterior.

- 2.2. „Transformare sau modificare” înseamnă o schimbare adusă construcției, configurației, prestației, caracteristicilor de mediu înconjurător sau limitelor de operare ale produsului aeronauc civil respectiv.
- 2.3. „Date aprobate de FAA” înseamnă datele aprobate de administratorul FAA sau de reprezentantul desemnat al acestuia, inclusiv date de proiect ale CE reciproc acceptate în conformitate cu anexa 1.
- 2.4. „Date aprobate de EASA” înseamnă datele aprobate de agentul tehnic al CE sau de o organizație aprobată de acesta, inclusiv datele de proiect ale S.U.A. reciproc acceptate în conformitate cu anexa 1.
- 2.5. „Condiții speciale” înseamnă cerințele prevăzute la titlul 14 din Codul de reglementări federale al Statelor Unite, părțile 43 și 145 (denumite în continuare CFR 14 Partea 43 sau 145, după caz) sau în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei (denumită în continuare „Partea 145 a EASA”) care, pe baza unei comparații a sistemelor reglementare de întreținere, nu sunt considerate comune celor două sisteme și sunt suficient de importante pentru a fi luate în considerare.

3. COMITETUL MIXT DE COORDONARE

3.1. Componentă

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

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

▼B

3.2. Mandat

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

- (a) elaborarea, aprobarea și revizuirea orientărilor detaliate ce trebuie utilizate pentru procesele reglementate de prezenta anexă;
- (b) comunicarea de informații privind aspectele importante de siguranță și elaborarea de planuri de acțiune în vederea abordării lor;
- (c) asigurarea aplicării coerente a prezentei anexe;
- (d) soluționarea problemelor tehnice care revin în responsabilitatea agenților tehnici și examinarea altor probleme tehnice care nu pot fi soluționate la un nivel inferior;
- (e) elaborarea, aprobarea și revizuirea orientărilor detaliate ce trebuie utilizate pentru tranziție, cooperare, asistență, schimb de informații și participarea reciprocă la auditul intern de calitate, standardizarea și controalele prin sondaj realizate în cadrul sistemelor de întreținere, de management al calității și de standardizare;
- (f) actualizarea listei de autorități aviatice menționate în apendicele 2 la prezenta anexă, în conformitate cu deciziile luate de Consiliul bilateral de supraveghere;
- (g) propunerea de modificări ale prezentei anexe către Consiliul bilateral de supraveghere.

3.2.2. CMCI raportează chestiunile nesoluționate Consiliului bilateral de supraveghere și asigură punerea în aplicare a deciziilor luate de Consiliul bilateral de supraveghere în ceea ce privește prezenta anexă.

4. PUNEREA ÎN APLICARE

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

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

4.3. Certificate FAA

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

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

▼B

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

4.4. Certificate EASA

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

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

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

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

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

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

(d) respectă procedurile prevăzute în apendicele 3.

4.6. Agentul tehnic al fiecărei părți sau, după caz, autoritatea aviatcă oferă, la cerere, agentului tehnic sau, după caz, autorității aviatice a celeilalte părți asistență tehnică în activitățile de întreținere, în scopul realizării obiectivelor prezentei anexe. Agenții tehnici sau autoritățile aviatice pot refuza să acorde această asistență tehnică pe motivul lipsei resurselor necesare, pe motiv că activitatea de întreținere nu se află în domeniul de aplicare al prezentului acord sau că sistemul de reglementare nu vizează unitatea respectivă. Domeniile de asistență includ următoarele, fără a se limita la acestea:

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

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

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

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

▼B

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

4.10. Modificările aduse de părți în ceea ce privește organizarea, reglementările, procedurile sau standardele în domeniul aviației civile, inclusiv cele ale agenților tehnici și autorităților aviatice, pot afecta temeiul în care este executată prezenta anexă. În consecință, părțile, prin intermediul agenților tehnici și, după caz, al autorităților aviatice, se consultă de îndată ce este posibil în privința proiectelor de modificări și discută despre măsura în care modificările preconizate afectează temeiul prezentei anexe. În cazul în care consultările în conformitate cu articolul 15 alineatul C din acord conduc la un acord de modificare a prezentei anexe, părțile fac eforturi pentru a se asigura că modificarea respectivă a anexei intră în vigoare în același timp sau imediat după data intrării în vigoare sau data punerii în aplicare a modificării care a stat la baza acesteia.

5. COMUNICARE SI COOPERARE

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

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

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

6. CERINȚE DE CALIFICARE PENTRU ACCEPTAREA CONSTATĂRILOR DE CONFORMITATE

6.1. Cerințe de bază

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

- (a) al structurii juridice și de reglementare;
- (b) al structurii organizatorice;
- (c) al resurselor, inclusiv a unui personal suficient calificat;
- (d) al programului de formare;
- (e) al politicilor, proceselor și procedurilor interne;
- (f) al documentației și înregistrărilor;
- (g) al programului de certificare și supraveghere activă;
- (h) al autorității asupra entităților reglementate.

▼B

6.2. Încrederea inițială

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

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

6.3. Menținerea încrederii

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

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

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

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

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

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

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

(vi) pun la dispoziție înregistrările și rapoartele de inspecție ale întreprinderii de întreținere, inclusiv evidențele privind acțiunile încheiate de punere în aplicare;

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

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

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

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

▼B

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

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

7. NOTIFICAREA INVESTIGAȚIILOR SAU MĂSURILOR DE EXECUTARE

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

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

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

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

8. DISPOZIȚII TRANZITORII

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

8.2. Sub rezerva articolului 16 alineatul C, aprobările unităților de reparații/întreprinderilor de întreținere emise de un agent tehnic sau de o autoritate aviatică în conformitate cu procedurile de punere în aplicare privind întreținerea (denumite în continuare „MIP”) în temeiul acordurilor bilaterale specificate în apendicele 1 la acord și valabile la data intrării în vigoare a prezentei anexe, sunt considerate de părți ca fiind valabile în condițiile stabilite prin respectivele acorduri bilaterale, pe o perioadă de doi ani de la data intrării în vigoare a prezentei anexe, cu condiția ca unitatea de reparații/întreținere de întreținere care a primit o astfel de aprobare să continue să îndeplinească condițiile speciale prevăzute în MIP, astfel cum au fost modificate, până la data tranziției lor la condițiile speciale din prezenta anexă.

▼B**9. DISPOZIȚII PRIVIND TRANSFERUL**

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

- o autoritate aviatică trebuie să încheie formarea personalului său cu privire la procedurile aferente acordului, prezentei anexe și Condițiilor speciale ale FAA înainte de transferul unităților de reparații;
- după ce un număr suficient de angajați și-au încheiat formarea în vederea asigurării supravegherii unităților transferate în conformitate cu prezenta anexă, FAA transferă activitățile de inspecție, monitorizare și supraveghere a unităților de reparații desemnate în temeiul CFR 14 Partea 145 autorității aviatică corespunzătoare;
- transferurile către autoritățile aviatică au loc în termen de doi ani de la data intrării în vigoare a prezentei anexe, în conformitate cu procedurile aprobate de CMCI.

10. TAXE

Taxele se aplică în conformitate cu articolul 14 din acord și în conformitate cu obligațiile reglementare aplicabile.



Apendicele I

CONDIȚII SPECIALE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

- (viii) proceduri care să asigure integralitatea și respectarea comenzii sau contractului de lucru al clientului sau al operatorului, inclusiv directivele de navigabilitate ale EASA notificate și alte instrucțiuni obligatorii notificate;
 - (ix) proceduri destinate să garanteze că aceste proceduri de punere în aplicare sunt respectate de către contractant, și anume, garantând recurgerea la o întreprindere aprobată de EASA în temeiul părții 145 sau, în cazul utilizării unei întreprinderi care nu deține această aprobare, unitatea de reparații care redă produsul în exploatare este responsabilă pentru asigurarea navigabilității produsului;
 - (x) proceduri care să permită lucrul în afara unităților fixe, în mod recurent, după caz
 - (xi) proceduri care să asigure disponibilitatea unor hangare acoperite adecvate pentru întreținerea de bază a aeronavei.
- 1.2. Pentru a-și menține aprobarea în temeiul părții 145 a EASA și în conformitate cu condițiile din prezenta anexă, unitatea de reparații trebuie să îndeplinească următoarele condiții: FAA verifică dacă unitatea de reparații:
- (a) permite EASA sau FAA în numele EASA să o inspecteze în vederea constatării menținerii conformității cu CFR 14 Partea 145 și cu prezentele condiții speciale (și anume Partea 145 a EASA);
 - (b) acceptă că EASA poate efectua investigații și poate lua măsuri în conformitate cu regulamentele CE aplicabile și cu procedurile EASA;
 - (c) cooperează în cadrul oricărei investigații efectuate de EASA sau în cadrul oricărei măsuri de executare luate de aceasta;
 - (d) respectă în continuare CFR 14 Partea 43 și Partea 145, precum și prezentele condiții speciale.
2. **CONDIȚII SPECIALE ALE FAA APLICABILE ÎNTEPRINDERILOR DE ÎNȚEȚINERE AUTORIZATE SITUATE ÎN UE (AMO)**
- 2.1. Pentru a fi aprobată în conformitate cu Partea 145 CFR și în conformitate cu condițiile din prezenta anexă, întreprinderea de întreținere autorizată trebuie să îndeplinească toate condițiile speciale următoare:
- 2.1.1. Întreprinderea de întreținere autorizată depune o cerere într-o formă și într-o modalitate acceptabilă de către FAA.
- (a) Atât cererea de aprobare inițială FAA, cât și cererea de reînnoire a certificării cuprind:
 - (i) o declarație prin care se demonstrează că certificatul și/sau clasificarea FAA pentru unitatea de reparații este necesar pentru întreținerea sau transformarea produselor aeronautice înregistrate în S.U.A. sau în alte țări și exploatate în conformitate cu dispozițiile CFR 14;
 - (ii) o listă a operațiunilor de întreținere, aprobată de autoritatea aviatică, ce urmează a fi contractate/subcontractate pentru efectuarea întreținerii tehnice a produselor aeronautice civile din S.U.A.

▼B

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

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

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

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

(iii) proceduri de aprobare a dării în exploatare sau a repunerii în serviciu care îndeplinesc cerințele prevăzute în CFR 14 Partea 43 pentru aeronave și utilizarea formularului EASA 1 pentru componente. Acestea cuprind, de asemenea, informațiile prevăzute de secțiunile 43.9 și 43.11 ale CFR 14, precum și toate informațiile pe care proprietarul sau operatorul, după caz, trebuie să le producă sau să le dețină în limba engleză;

(iv) proceduri de raportare către FAA a defectelor, defecțiunilor sau funcționării necorespunzătoare, precum și a pieselor neaprobat suspectate descoperite sau destinate instalării pe produse aeronautice americane.

(v) proceduri de notificare a FAA cu privire la modificările stațiilor de linie care:

1. sunt situate într-un stat membru al UE; și

2. se ocupă de întreținerea aeronavelor înmatriculate în S.U.A.; și

3. vor avea incidență asupra specificațiilor de operare ale FAA.

(vi) proceduri pentru calificarea și monitorizarea unităților fixe suplimentare pe teritoriul statelor membre ale UE prezentate în apendicele 2 la prezenta anexă;

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

(viii) proceduri pentru transmiterea rapoartelor trimestriale de exploatare către FAA, prin care se identifică principalii 10 contractanți/subcontractanți (furnizori externi de servicii de întreținere);

(ix) proceduri care să asigure că reparațiile majore și transformările/modificările majore, (astfel cum sunt definite prin cerințele CFR 14), se realizează în conformitate cu datele aprobate de FAA;

▼B

- (x) proceduri de asigurare a conformității cu programul transportatorului aerian referitor la menținerea permanentă a navigabilității [Continuous Airworthiness Maintenance Program (CAMP)], inclusiv separarea funcțiilor de întreținere de cele de inspecție în privința elementelor identificate de transportatorul aerian/client ca elemente care trebuie inspectate;
 - (xi) proceduri de asigurare a conformității cu manualele de întreținere ale producătorului sau cu instrucțiunile pentru menținerea navigabilității și de gestionare a abaterilor. Proceduri care să asigure că toate directivele de navigabilitate în vigoare și aplicabile publicate de FAA sunt puse la dispoziția personalului de întreținere la exercitarea activității sale;
 - (xii) proceduri în vederea confirmării că supraveghetorii și angajații unei întreprinderi de întreținere autorizate responsabili de inspecția finală și redarea în serviciu a produselor aeronautice S.U.A. pot să citească, să scrie și să înțeleagă limba engleză;
 - (xiii) proceduri care să permită lucrul în afara unităților fixe, în mod recurent, după caz.
- 2.2. Pentru a-și menține aprobarea în temeiul CFR 14 Partea 43 și Partea 145 și în conformitate cu condițiile din prezenta anexă, întreprinderea de întreținere autorizată trebuie să îndeplinească următoarele condiții: autoritatea aviatică verifică dacă întreprinderea de întreținere autorizată:
- (a) îi permite FAA sau autorității aviatice în numele FAA să o inspecteze în vederea constatării menținerii conformității cu cerințele părții 145 a EASA și cu prezentele condiții speciale (și anume CFR 14 Partea 43 și Partea 145);
 - (b) acceptă că FAA poate desfășura investigații și poate lua măsuri de executare în conformitate cu normele și directivele FAA;
 - (c) cooperează în cadrul oricărei investigații efectuate sau măsuri de executare luate;
 - (d) respectă în continuare Partea 154 a EASA și prezentele condiții speciale;
 - (e) în cazul menținerii conformității reglementare, FAA poate reinnoi certificarea inițială a întreprinderii de întreținere autorizate după 12 luni și ulterior la fiecare 24 de luni.

▼B*Apendicele 2*

Agenții tehnici considerați a fi calificați în sensul prezentei anexe:

Administrația Federală a Aviației

Agenția Europeană de Siguranță a Aviației

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

Republica Austria

Regatul Belgiei

Republica Cehă

Regatul Danemarcei

Republica Finlanda

Republica Franceză

Republica Federală Germania

Irlanda

Republica Italiană

Marele Ducat al Luxemburgului

Republica Malta

Regatul Țărilor de Jos

Republica Polonă

Republica Portugheză

Spania

Regatul Suediei

Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord

▼B*Apendicele 3***PROCEDURI CARE TREBUIE URMATE DE AUTORITATEA AVIATICĂ**

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

1. În ceea ce privește cererea inițială de aprobare a întreprinderii de întreținere:

- (a) examinează dosarul solicitantului aprobării FAA;
- (b) informează solicitantul cu privire la toate procedurile corespunzătoare;
- (c) examinează toate informațiile prelabile depunerii solicitării și le furnizează FAA;
- (d) examinează și aprobă suplimentul solicitantului la manualul întreprinderii de întreținere autorizate, prezentat FAA;
- (e) efectuează un audit sau o inspecție a întreprinderii de întreținere autorizate pentru verificarea conformității cu textele orientative aplicabile;
- (f) aprobă și furnizează FAA un dosar complet de solicitare, inclusiv o copie a raportului de supraveghere și o recomandare semnată pentru aprobarea de către FAA;
- (g) reține un exemplar curent al suplimentului FAA.

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

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

- (a) examinează dosarul solicitantului aprobării FAA;
- (b) verifică dacă s-au efectuat inspecțiile necesare ale facilităților;
- (c) examinează și aprobă orice modificare la suplimentul FAA la manualul întreprinderii de întreținere autorizate;
- (d) informează FAA cu privire la orice constatări relevante pentru inspecția completă a facilității;
- (e) aprobă și furnizează FAA un dosar complet de solicitare, inclusiv o copie a raportului de supraveghere și o recomandare semnată pentru reînnoirea aprobării de către FAA.

3. Pentru schimbarea sau modificarea aprobării FAA:

- (a) se asigură că toate schimbările sau modificările includ cel puțin depunerea unei cereri;
- (b) pentru adăugarea de stații de linie și unități fixe, trimite către FAA un raport și o recomandare.



Apendicele 4

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

CERTIFICAT DE AUTORIZARE

REFERINȚĂ EASA.145.XXXX

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

DENUMIREA ÎNTREPRINDERII

ADRESA:

ADRESA:

ADRESA:

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

1. Domeniul de aplicare a prezentei autorizări este limitat la domeniul de aplicare specificat în certificatul de unitate de reparații în temeiul CFR 14 Partea 145 și în specificațiile tehnice aferente pentru lucrările efectuate în Statele Unite (cu excepția cazului în care EASA convine altfel, într-o situație specială).
2. Domeniul de aplicare a prezentei autorizări nu depășește clasificările autorizate în conformitate cu Partea 145 a EASA, astfel cum sunt descrise în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003.
3. Prezenta autorizare necesită menținerea conformității cu CFR 14 Partea 145, precum și cu diferențele specificate în procedurile de punere în aplicare a întreținerii, inclusiv folosirea formularului 8130-3 al FAA pentru darea/redarea în exploatare a componentelor, până la și inclusiv grupurile motopropulsoare.
4. Certificatele de redare în exploatare trebuie să specifice numărul de referință al aprobării EASA Partea 145 menționate anterior și numărul certificatului emis în temeiul CFR 14 Partea 145.
5. Sub rezerva respectării condițiilor menționate anterior, prezenta autorizare rămâne valabilă până la

[perioadă de valabilitate de doi ani]

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

Data eliberării

Semnătura

Pentru EASA

▼ M2

ANEXA 3

ACORDAREA LICENȚELOR DE PILOT

1. OBIECTIV ȘI DOMENIU DE APLICARE
 - 1.1. Părțile și-au evaluat reciproc standardele, normele, practicile și procedurile legate de acordarea licențelor de pilot particular, incluzând calificările de zbor pe timp de noapte și de zbor instrumental pentru categoria avioanelor terestre cu piston monomotor (*single-engine piston*, SEP) și cea a avioanelor terestre cu piston multimotor (*multi-engine piston*, MEP), dar excluzând calificările de tip, și au concluzionat că acestea sunt suficient de compatibile pentru a permite acceptarea reciprocă a aprobărilor și a constatărilor. Prezenta anexă acoperă acceptarea reciprocă a constatărilor de conformitate și a documentației, precum și furnizarea de asistență tehnică în ceea ce privește acordarea licențelor de pilot particular și monitorizarea conformității. Nicio dispoziție din prezenta anexă nu se interpretează ca limitând capacitatea unei părți de a acționa în conformitate cu articolul 15 din acord.
 - 1.2. Domeniul de aplicare al prezentei anexe acoperă licențele de pilot particular ale UE conforme cu partea FCL și certificatele de pilot particular ale FAA, privilegiile piloților particulari incluse în alte licențe ale UE conforme cu partea FCL și în alte certificate de pilot ale FAA, precum și calificările de zbor pe timp de noapte și de zbor instrumental, astfel cum se specifică în apendicele 1 la prezenta anexă, pentru categoria avioanelor terestre SEP și cea a avioanelor terestre MEP în operațiuni cu un singur pilot, cu excluderea oricăror calificări de tip. Licențele de pilot comercial FCL pentru avioane [CPL(A)] și licențele de pilot de transport aerian de linie pentru avioane [ATPL (A)] ale părții UE conțin privilegii de pilot particular. Licența de pilot cu echipaj multiplu (MPL) conține privilegii de pilot particular numai dacă acestea sunt menționate în mod specific în licență. În mod similar, certificatele de pilot comercial și de pilot de transport aerian ale FAA conțin privilegii de pilot particular. Aceste licențe și certificate de pilot sunt eligibile pentru conversie în termenii stabiliți în prezenta anexă, dacă privilegiile sunt aplicabile.
 - 1.3. Domeniul de aplicare al prezentei anexe poate fi extins la alte licențe ale UE conforme cu partea FCL, precum și la alte certificate și calificări de pilot ale FAA și la alte categorii de aeronave, printr-o modificare a prezentei anexe în temeiul unei decizii a Consiliului bilateral de supraveghere (*Bilateral Oversight Board*, BOB), adoptată în conformitate cu articolul 19 alineatul B din acord.
 - 1.4. Extinderea domeniului de aplicare al prezentei anexe are loc în urma procesului necesar de consolidare a încrederii desfășurat de agenții tehnici.
 - 1.5. Prezenta anexă nu se aplică niciunei licențe de pilot sau certificat de pilot emis de un alt stat contractant la Convenția privind aviația civilă internațională din 1944 (Convenția de la Chicago) care a fost validat de FAA sau de o autoritate aeronautică, astfel cum se clarifică în Procedurile de punere în aplicare tehnică – Acordarea de licențe (*Technical Implementation Procedures – Licensing*, TIP-L).

▼ **M2**

- 1.6. Prezenta anexă nu limitează dreptul titularului unui certificat de pilot al FAA sau al unei licențe a UE conforme cu partea FCL eliberate de o autoritate aeronautică de a i se valida certificatul sau licența de pilot de către cealaltă parte în conformitate cu actele cu putere de lege și cu regulamentele aplicabile.

2. DEFINIȚII

- 2.1. În plus față de definițiile prevăzute în acord, în sensul prezentei anexe, se aplică următoarele definiții:

(a) „Calificare de clasă” înseamnă:

- (i) în ceea ce privește o licență a UE conformă cu partea FCL, o calificare valabilă anexată unei licențe de pilot. Privilegiile titularului unei calificări de clasă SEP sau MEP sunt să acționeze în calitate de pilot pe clasa de aeronave specificată în calificare, astfel cum este prevăzut în „Lista avioanelor – Calificări de clasă și de tip și lista aprobărilor” (*List of Aeroplanes – Class and Type Ratings and Endorsement List*) publicată pe site-ul web al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA);

- (ii) în ceea ce privește un certificat de pilot al FAA, o clasificare a aeronavei într-o categorie cu caracteristici de funcționare similare celor prevăzute în Titlul 14 din Codul Regulamentelor Federale (14 CFR) § 61.5 (de exemplu, terestre monomotor și terestre multimotor).

(b) „Conversie” înseamnă eliberarea unei licențe a UE conforme cu partea FCL pe baza unui certificat de pilot al FAA sau eliberarea unui certificat de pilot al FAA pe baza unei licențe a UE conforme cu partea FCL, în conformitate cu dispozițiile prezentei anexe.

(c) „Acceptare” înseamnă acceptarea privilegiilor unei calificări de clasă sau de tip dintr-un certificat de pilot al FAA, pe baza experienței recente a titularului certificatului. [14 CFR partea 61 și partea C din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011].

(d) „Licență a UE conformă cu partea FCL” înseamnă o licență de echipaj de zbor valabilă care este conformă cu cerințele părții FCL.

(e) „Certificat de pilot al FAA” înseamnă un certificat de pilot valabil al Administrației Federale a Aviației, care este conform cu cerințele corespunzătoare prevăzute în 14 CFR partea 61.

(f) „Examinare a zborului” înseamnă o evaluare a competențelor de zbor efectuată cu un instructor de zbor certificat care deține o competență de examinare corespunzătoare recunoscută de FAA.

(g) „Calificare de zbor instrumental” înseamnă:

▼ M2

- (i) în ceea ce privește o calificare de zbor instrumental a UE conformă cu partea FCL, o calificare valabilă pe o licență a UE conformă cu partea FCL permițând operarea în conformitate cu regulile de zbor instrumental (*Instrument Flight Rules*, IFR) sau în condiții meteorologice inferioare valorilor minime prevăzute pentru regulile de zbor la vedere (*Visual Flight Rules*, VFR), care este limitată la operarea monomotor sau multimotor, sau care, în cazul unei licențe de pilot cu echipaj multiplu (MPL), este limitată în plus la operarea cu echipaj multiplu;
- (ii) în ceea ce privește o calificare de zbor instrumental a FAA, o calificare valabilă pe un certificat de pilot al FAA care face obiectul acceptării și cerințelor privind clasa de aeronave, care permite operarea în conformitate cu IFR sau în condiții meteorologice inferioare valorilor minime prevăzute pentru VFR.
- (h) „Calificare de zbor pe timp de noapte” înseamnă o calificare atașată unei licențe a UE conforme cu partea FCL cu care trebuie exercitate privilegiile licenței de pilot particular pentru avioane în condiții VFR pe timp de noapte. Calificarea de zbor pe timp de noapte se eliberează fără dată de expirare.
- (i) „Test de îndemânare” înseamnă demonstrarea îndemânării pentru emiterea unei licențe sau calificări, inclusiv orice examinare orală care poate fi necesară în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei (partea FCL).
- (j) „Condiții speciale” înseamnă acele cerințe în cazul cărora s-a constatat, pe baza unei comparări a sistemelor reglementare ale părților în materie de acordare a licențelor, că nu sunt comune ambelor sisteme și că sunt suficient de semnificative pentru a fi abordate în prezenta anexă. Lista condițiilor speciale figurează în apendicele 1 la prezenta anexă.
- (k) „Calificare de tip” înseamnă:
 - (i) în ceea ce privește o licență a UE conformă cu partea FCL, o calificare atașată unei licențe de pilot. Privilegiile titularului unei calificări de tip sunt să acționeze în calitate de pilot pe tipul de aeronavă specificat în calificare, astfel cum este prevăzut în lista de calificări de tip și de aprobări de licențe pentru echipajul de zbor publicată de AESA – toate aeronavele cu excepția elicopterelor;
 - (ii) în ceea ce privește un certificat de pilot al FAA, calificarea dintr-un certificat de pilot al FAA pentru orice aeronavă de mare capacitate (cu excepția aerostatelor), avion turboreactor sau altă aeronavă specificată de administratorul FAA prin proceduri de certificare de tip, pentru care piloții trebuie să îndeplinească cerințe specifice în materie de cunoștințe și experiență în domeniul aeronautic și în materie de încercări pentru a acționa în calitate de pilot al aeronavei.
- (l) „Valabil” înseamnă:
 - (i) în ceea ce privește un certificat de pilot al FAA sau o licență a UE conformă cu partea FCL, că un astfel de certificat sau o astfel de licență nu face obiectul unei renunțări, suspendări, revocări sau expirări;

▼ **M2**

- (ii) în ceea ce privește o calificare a UE conformă cu partea FCL, că perioada de valabilitate a calificării nu e expirat. Perioada de valabilitate a unei calificări este indicată pe licența de pilot.

3. COMITETUL MIXT DE COORDONARE A PERSONALULUI NAVIGANT

3.1. Componentă

- 3.1.1. Se instituie un Comitet mixt de coordonare a personalului navigant (*Joint Aircrew Coordination Board – JACB*), care răspunde în fața BOB și se află sub conducerea comună a directorilor executivi ai AESA și FAA responsabili cu standardele de zbor. JACB include, din partea fiecărui agent tehnic, reprezentanți responsabili cu sistemul de acordare a licențelor de pilot și cu sistemul de management al calității/sistemele de management, după caz.

- 3.1.2. Conducerea mixtă poate să invite și alți participanți să se alăture JACB, pentru a facilita îndeplinirea obiectivelor prezentei anexe.

3.2. Mandat

- 3.2.1. JACB se întrunește cel puțin o dată pe an pentru a asigura funcționarea și punerea în aplicare efective ale prezentei anexe. Printre funcțiile sale se numără:

- (a) elaborarea, aprobarea și revizuirea TIP-L, inclusiv cooperarea, asistența, schimbul de informații și activitățile de asigurare a încrederii continue destinate a fi utilizate în cadrul proceselor care fac obiectul prezentei anexe;
- (b) comunicarea de informații privind aspectele relevante legate de siguranță și elaborarea de planuri de acțiune pentru abordarea acestora;
- (c) asigurarea aplicării coerente a prezentei anexe;
- (d) schimbul de informații privind activitățile de reglementare planificate și în curs de desfășurare care ar putea afecta temeiul și domeniul de aplicare al prezentei anexe;
- (e) schimbul de informații privind modificările semnificative care sunt aduse sistemelor de acordare a licențelor de pilot ale părților și care ar putea afecta temeiul și domeniul de aplicare al prezentei anexe;
- (f) soluționarea problemelor tehnice care cad în responsabilitatea agenților tehnici și a autorităților aeronautice și care nu pot fi soluționate la nivelul acestora; și
- (g) prezentarea de propuneri către BOB referitoare la modificarea prezentei anexe.

- 3.2.2. JACB raportează chestiunile nesoluționate către BOB și asigură punerea în aplicare a deciziilor luate de BOB în ceea ce privește prezenta anexă.

4. PUNERE ÎN APLICARE

- 4.1. Părțile convin că o persoană care deține o licență a UE conformă cu partea FCL pentru avioane, inclusiv o calificare de clasă, cu sau fără o calificare de zbor pe timp de noapte sau o calificare de zbor instrumental, și care a demonstrat conformitatea cu condițiile speciale aplicabile ale FAA prevăzute în apendicele 1 este considerată a îndeplini cerințele pentru obținerea unui certificat de pilot, a unei (unor) calificări de clasă, sau a unei calificări de zbor instrumental ale FAA în categoria avionului.

▼ **M2**

- 4.2. Părțile convin că o persoană care deține un certificat de pilot al FAA pentru avioane, sau o calificare de zbor instrumental pentru avioane, și care a demonstrat conformitatea cu condițiile speciale aplicabile ale UE stipulate în apendicele 1 și a furnizat elemente de probă ale acceptării în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale TIP-L este considerată a îndeplini cerințele pentru obținerea unei licențe a UE conforme cu partea FCL, a unei (unor) calificări de clasă, cu sau fără o calificare de zbor pe timp de noapte, sau o calificare de zbor instrumental în categoria avionului.
- 4.3. Licențele UE conforme cu partea FCL sau certificatele de pilot ale FAA care au făcut obiectul unei renunțări, suspendări sau revocări nu pot fi reînstituite în temeiul termenilor prezentei anexe.
- 4.4. Domeniul de aplicare al calificărilor și limitărilor unui certificat de pilot al FAA sau al unei licențe a UE conforme cu partea FCL eliberate în conformitate cu prezenta anexă este specificat mai în detaliu în TIP-L.
- 4.5. Odată ce o licență a UE conformă cu partea FCL sau un certificat de pilot al FAA a fost eliberat în conformitate cu prezenta anexă, titularul trebuie să respecte cerințele de revalidare sau de reînnoire, după caz, ale UE partea FCL sau ale FAA, pentru a putea exercita privilegiile respectivei licențe sau ale respectivului certificat de pilot.
- 4.6. La eliberarea unui certificat de pilot al FAA pe baza unei licențe a UE conforme cu partea FCL, în conformitate cu prezenta anexă, FAA nu solicită renunțarea la respectiva licență a UE conformă cu partea FCL. La eliberarea unei licențe a UE conforme cu partea FCL pe baza unui certificat de pilot al FAA, în conformitate cu prezenta anexă, o autoritate aeronautică nu solicită renunțarea la respectivul certificat de pilot al FAA.
- 4.7. Agenții tehnici și, după caz, autoritățile aeronautice:
 - 4.7.1. la cererea FAA sau a autorității aeronautice care eliberează o licență a UE conformă cu partea FCL sau un certificat de pilot al FAA în conformitate cu prezenta anexă, trebuie să-și furnizeze reciproc verificarea sau confirmarea autenticității originalului licenței UE conforme cu partea FCL, a certificatului de pilot al FAA, sau a calificării; și,
 - 4.7.2. respectând forma, modalitatea și programul stabilite de JACB, trebuie să furnizeze date statistice privind licențele UE conforme cu partea FCL, certificatele de pilot ale FAA și calificările care au fost eliberate în conformitate cu prezenta anexă.
- 4.8. Agentul tehnic al fiecărei părți sau, după caz, o autoritate aeronautică furnizează, dacă este necesar, la cerere și în urma unui acord mutual, agentului tehnic sau, după caz, autorității aeronautice a celeilalte părți asistență tehnică în activitățile de acordare a licențelor de pilot, în scopul îndeplinirii obiectivului prezentei anexe. Agenții tehnici sau autoritățile aeronautice pot refuza să acorde această asistență tehnică pe motiv de lipsă a resurselor necesare.

▼ **M2**

- 4.9. Revizuirile efectuate de oricare dintre părți privind organizarea, actele cu putere de lege, regulamentele, procedurile sau standardele în domeniul propriei aviații civile, inclusiv cele privind agenții tehnici și autoritățile aeronautice, pot afecta temeiul în baza căruia prezenta anexă este aplicată. Prin urmare, părțile – prin intermediul agenților tehnici și, după caz, al autorităților aeronautice – se consultă reciproc de îndată ce este posibil în privința proiectelor de modificare și discută despre măsura în care modificările preconizate afectează temeiul prezentei anexe. Dacă consultările în temeiul articolului 15 alineatul C din acord conduc la un acord de modificare a prezentei anexe, părțile fac eforturi pentru a se asigura că modificarea respectivă intră în vigoare în același timp sau imediat după data intrării în vigoare sau data punerii în aplicare a schimbării care a stat la baza unei astfel de modificări.

5. COMUNICARE ȘI COOPERARE

- 5.1. Prin intermediul JACB, agenții tehnici păstrează și își transmit reciproc o listă a punctelor de contact pentru diversele aspecte tehnice ale prezentei anexe.
- 5.2. Toate comunicările dintre agenții tehnici, inclusiv documentația tehnică furnizată spre examinare sau aprobare, în conformitate cu detaliile din prezenta anexă, se efectuează în limba engleză.
- 5.3. Formatul pentru toate datele utilizate în comunicări este ZZ LLL AAAA, de exemplu, „05 MAI 2014”.
- 5.4. Dacă apar situații urgente sau neobișnuite, punctele de contact ale agenților tehnici și, după caz, ale autorităților aeronautice, astfel cum sunt identificate în TIP-L, comunică și se asigură că se iau de îndată măsurile corespunzătoare.

6. CERINȚE DE CALIFICARE PENTRU ACCEPTAREA CONSTATĂRILOR DE CONFORMITATE

6.1. Cerințe de bază

- 6.1.1. Fiecare agent tehnic și orice autoritate aeronautică, după caz, demonstrează celui alt agent tehnic eficacitatea sistemelor lor de supraveghere reglementară a piloților. În special, ei demonstrează eficacitatea și adecvarea următoarelor elemente:

- (a) structura juridică și de reglementare;
- (b) structura organizatorică;
- (c) resursele, inclusiv faptul că dispun de personal calificat suficient;
- (d) programul de pregătire pentru personalul lor tehnic;
- (e) politicile, procesele și procedurile interne, inclusiv existența unui sistem de calitate;
- (f) documentația și registrele;
- (g) programul de supraveghere; și
- (h) autoritatea în ceea ce privește titularii reglementați ai unei licențe a UE conforme cu partea FCL sau ai unui certificat de pilot al FAA.

▼ **M2**

6.2. Încrederea inițială

Fiecare agent tehnic a demonstrat celuilalt agent tehnic eficacitatea sistemului său de supraveghere reglementară a activităților care fac obiectul prezentei anexe prin activitățile inițiale de consolidare a încrederii. Agenții tehnici și-au demonstrat reciproc, de asemenea, eficacitatea propriilor audituri de calitate și activități de standardizare, inclusiv a auditurilor autorităților aeronautice, menționate la punctul 6.3.1.

6.3. Încrederea continuă

6.3.1. Agenții tehnici și autoritățile aeronautice continuă să își demonstreze reciproc eficacitatea supravegherii, astfel cum se detaliază la punctul 6.1.1 din prezenta anexă, în conformitate cu dispozițiile relevante din TIP-L elaborate de JACB.

(a) În special, agenții tehnici:

- (i) au dreptul de a participa, în calitate de observator, la auditurile de calitate și la inspecțiile de standardizare ale celorlalți;
- (ii) pun la dispoziția celuilalt agent tehnic rapoartele auditurilor de calitate și ale inspecțiilor de standardizare aplicabile prezentei anexe, astfel cum se specifică în TIP-L; și
- (iii) se asistă reciproc în soluționarea constatărilor auditurilor și inspecțiilor care au un impact asupra punerii în aplicare a prezentei anexe, după caz.

(b) În special, FAA și autoritățile aeronautice:

- (i) permit realizarea de audituri de calitate și inspecții de standardizare astfel cum se detaliază la punctul 6.3.1 litera (a) subpunctul (i) de mai sus;
- (ii) fac schimb de informații relevante privind siguranța și privind limitări cunoscute care pot afecta capacitatea unei autorități aeronautice sau a unui agent tehnic de a respecta pe deplin standardele de siguranță internaționale aplicabile sau orice fel de cerințe de siguranță stabilite în temeiul acordului;
- (iii) cu respectarea actelor cu putere de lege și a regulamentelor aplicabile privind protecția datelor cu caracter personal, pun la dispoziție registrele și rapoartele de inspecție relevante privind acordarea licențelor de pilot, inclusiv acțiunile finalizate vizând asigurarea conformității; și
- (iv) asigură servicii de interpretare lingvistică la sediul autorității aeronautice în timpul examinării registrelor și documentației înregistrate în limba națională a acesteia, atunci când este necesar.

(c) Agenții tehnici își notifică reciproc, în cel mai scurt timp, situația în care un agent tehnic sau o autoritate aeronautică se află în imposibilitatea de a îndeplini o cerință prevăzută la punctul 6.3. Dacă oricare dintre agenții tehnici consideră că competența tehnică nu mai este corespunzătoare, agenții tehnici se consultă și propun un plan de acțiune, inclusiv orice activitate corectivă necesară, în vederea remedierii deficiențelor.

(d) În cazul în care un agent tehnic sau o autoritate aeronautică nu remediază deficiențele în termenul specificat în planul de acțiune, oricare dintre agenții tehnici poate să sesizeze JACB în acest sens.

▼ **M2**

- (e) Atunci când una dintre părți intenționează să suspende acceptarea constatărilor sau a aprobărilor emise de un agent tehnic sau de o autoritate aeronautică, partea respectivă notifică de îndată cealaltă parte în conformitate cu articolul 18 alineatul A din acord.

7. TAXE

Taxele aplicate sunt conforme cu dispozițiile articolului 14 din acord și cu cerințele statutare și de reglementare aplicabile.

▼ **M2***Apendicele 1***CONDIȚII SPECIALE**

1. Condiții generale
 - 1.1. Solicitantul depune o cerere de conversie a unei licențe a UE conforme cu partea FCL sau a unui certificat de pilot al FAA, în conformitate cu prezenta anexă, într-o formă și într-un mod standardizate, astfel cum se specifică în TIP-L.
 - 1.2. O cerere din partea unui solicitant care deține o licență a UE conformă cu partea FCL sau un certificat de pilot al FAA care conține o restricție sau o limitare poate fi refuzată dacă în celălalt sistem nu este disponibilă o restricție sau o limitare similară.
2. Condiții speciale ale UE

Pentru a fi aprobat în conformitate cu partea FCL, în temeiul termenilor prezentei anexe, solicitantul trebuie să îndeplinească toate condițiile speciale ale UE enumerate în cele ce urmează.

 - 2.1. Condiții speciale ale UE aplicabile eliberării unei licențe a UE conforme cu partea FCL pentru aeronave [PPL(A)] și a calificărilor de clasă și de zbor pe timp de noapte asociate, pe baza unui certificat de pilot al FAA
 - 2.1.1. Solicitantul trebuie să demonstreze sau să prezinte o dovadă a faptului că a dobândit competențe lingvistice în conformitate cu punctul FCL.055 din partea FCL, cu excepția cazului în care deține o atestare „English Proficient” (competent în limba engleză) înscrisă pe certificatul de pilot al FAA. Atestarea „English Proficient” este considerată a fi egală cu nivelul 4 de competență lingvistică în limba engleză, astfel cum se detaliază în TIP-L.
 - 2.1.2. Solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele medicale ale UE, astfel cum sunt stipulate în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, aplicabile PPL(A).
 - 2.1.3. Solicitantul trebuie să treacă un test de îndemânare, după cum se detaliază în TIP-L, cu un examinator calificat în conformitate cu partea FCL.
 - 2.1.4. Solicitantul trebuie să-i demonstreze examinatorului, înaintea testului de îndemânare, că a dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice necesare, astfel cum se detaliază în TIP-L, în perioada de 24 de luni calendaristice care precedă luna în care se depune cererea.
 - 2.1.5. Un solicitant care solicită o calificare de zbor pe timp de noapte conformă cu partea FCL trebuie să facă dovada faptului că a îndeplinit cerințele privind zborul pe timp de noapte prevăzute la punctul FCL.810 din partea FCL. Experiența în pregătirea în zborul pe timp de noapte poate fi recunoscută, după cum se detaliază în TIP-L.
 - 2.1.6. Un solicitant care solicită o calificare de clasă MEP cu un singur pilot trebuie să facă dovada faptului că sunt îndeplinite cerințele pentru eliberarea unei calificări de clasă MEP terestre, astfel cum se stipulează în partea FCL subpartea H. În acest caz, testul de îndemânare menționat la punctul 2.1.3 de mai sus se efectuează pe un avion terestru MEP. Dacă un solicitant deține o pregătire și o experiență de zbor prealabile pe avioane MEP, acestea pot fi recunoscute pentru cerințele din partea FCL subpartea H, astfel cum se detaliază în TIP-L.

▼ **M2**

- 2.1.7. În momentul conversiei unui certificat de pilot al FAA în conformitate cu prezenta anexă, autoritatea aeronautică trebuie să înscrie următoarea declarație la punctul VIII (sau XIII) al licenței UE conforme cu partea FCL: „PPL(A) issued on the basis of the EU-US Agreement” [PPL(A) eliberată pe baza Acordului UE-SUA].
- 2.2. Condiții speciale ale UE aplicabile eliberării unei calificări de zbor instrumental a UE conforme cu partea FCL pentru avioane [IR(A)] pe baza unei calificări de zbor instrumental a FAA
- 2.2.1. Solicitantul trebuie să demonstreze sau să prezinte o dovadă a faptului că a dobândit competențe lingvistice în conformitate cu punctul FCL.055 din partea FCL, cu excepția cazului în care deține o atestare „English Proficient” (competent în limba engleză) înscrisă pe certificatul de pilot al FAA. Atestarea „English Proficient” este considerată a fi egală cu nivelul 4 de competență lingvistică în limba engleză, astfel cum se detaliază în TIP-L.
- 2.2.2. Solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele medicale ale UE, astfel cum sunt stipulate în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, aplicabile IR(A).
- 2.2.3. Solicitantul trebuie să treacă un test de îndemânare IR(A), după cum se detaliază în TIP-L, cu un examinator calificat în conformitate cu partea FCL.
- 2.2.4. În ceea ce privește demonstrarea cunoștințelor teoretice și după cum se detaliază în TIP-L, dacă solicitantul are o experiență minimă de cel puțin 50 de ore de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) ca pilot comandant pe avioane, acesta demonstrează examinatorului, înaintea testului de îndemânare IR(A), că a dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice necesare. În caz contrar, solicitantul trebuie să reușească un examen scris în perioada de 24 de luni calendaristice care precedă luna în care se depune cererea.
- 2.2.5. Un solicitant care solicită o calificare de zbor instrumental pentru avioane terestre MEP cu un singur pilot trebuie să facă dovada faptului că sunt îndeplinite cerințele pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental pentru avioane terestre MEP, astfel cum se stipulează în partea FCL subpartea G. În acest caz, testul de îndemânare IR(A) menționat la punctul 2.2.3 de mai sus se efectuează pe un avion terestru MEP. Dacă un solicitant deține o pregătire și o experiență de zbor instrumental prealabile pe avioane multimotor, acestea pot fi recunoscute pentru cerințele din partea FCL subpartea G, astfel cum se detaliază în TIP-L.
- 2.2.6. După cum se detaliază în TIP-L, un solicitant care solicită o calificare de zbor instrumental trebuie să fi efectuat zboruri de familiarizare într-un stat membru al UE, în cadrul unei organizații de pregătire aprobate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, înainte de administrarea testului de îndemânare IR(A). Solicitantul este scutit de această cerință dacă are o experiență anterioară de cel puțin 50 de ore de zbor în conformitate cu IFR ca pilot comandant pe avioane sau o experiență anterioară de cel puțin 10 ore de zbor în conformitate cu IFR ca pilot comandant pe avioane în oricare dintre statele membre ale UE sau în orice stat european care participă în cadrul AESA în conformitate cu articolul 129 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, pp. 1-22).
- 2.2.7. Un solicitant care a obținut o calificare de zbor instrumental a UE conformă cu partea FCL în baza prezentei anexe este obligat să parcurgă întregul set de examinări teoretice în conformitate cu punctele FCL.025 și FCL.615 IR din partea FCL înainte de a-și exercita privilegiile de zbor instrumental cu o CPL, MPL sau ATPL a UE conformă cu partea FCL.

▼ **M2**

2.2.8. Un solicitant care a obținut o calificare de zbor instrumental a UE conformă cu partea FCL în baza prezentei anexe este obligat să parcurgă întregul set de examinări teoretice în conformitate cu punctul FCL.025 din partea FCL înainte de a primi întregul credit pentru IR(A) într-o categorie diferită de aeronave în conformitate cu punctul FCL.035 din partea FCL.

2.2.9. În momentul conversiei unui certificat de pilot al FAA în conformitate cu prezenta anexă, autoritatea aeronautică trebuie să înscrie următoarea declarație la punctul VIII (sau XIII) al licenței UE conforme cu partea FCL: „PPL(A) / IR(A) issued on the basis of the EU-US Agreement” [PPL(A) / IR(A) eliberată pe baza Acordului UE-SUA].

3. Condiții speciale ale FAA

Pentru a fi aprobat în conformitate cu 14 CFR partea 61, în conformitate cu termenii prezentei anexe, solicitantul trebuie să îndeplinească toate condițiile speciale ale FAA enumerate în cele ce urmează:

3.1. Condiții speciale ale FAA aplicabile eliberării unui certificat de pilot al FAA, a calificărilor de clasă pentru categoria avioanelor terestre monomotor și categoria avioanelor terestre multimotor, pe baza unei licențe a UE conforme cu partea FCL.

3.1.1. Solicitantul trebuie să fie în măsură să citească, să vorbească, să scrie și să înțeleagă limba engleză. O atestare conformă cu partea FCL privind competențele lingvistice în limba engleză de nivelul 4 sau mai mare este acceptată ca „English Proficient”.

3.1.2. Solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele FAA privind certificatul medical, pentru a exercita privilegiile unui certificat de pilot al FAA, astfel cum se prevede în 14 CFR partea 61.

3.1.3. Solicitantul trebuie să fi promovat testul de cunoștințe necesar, astfel cum se detaliază în TIP-L, în perioada de 24 de luni calendaristice care precedă luna în care se depune cererea.

3.1.4. Solicitantul trebuie să promoveze o examinare a zborului cu un instructor de zbor certificat de FAA care deține o autoritate de examinare corespunzătoare a FAA, după cum se detaliază în TIP-L.

3.1.5. Un solicitant care solicită o calificare pentru avioane terestre multimotor trebuie să prezinte dovada faptului că a îndeplinit cerințele pentru eliberarea unei calificări pentru avioane terestre multimotor, astfel cum se menționează în 14 CFR partea 61. Pregătirea și experiența în materie de avioane terestre MEP pot fi recunoscute, astfel cum se detaliază în TIP-L.

3.2. Condiții speciale ale FAA aplicabile eliberării unei calificări de zbor instrumental pentru avioane a FAA pe baza unei calificări de zbor instrumental a UE conforme cu partea FCL.

3.2.1. Solicitantul trebuie să fie în măsură să citească, să vorbească, să scrie și să înțeleagă limba engleză. O atestare conformă cu partea FCL privind competențele lingvistice în limba engleză de nivelul 4 sau mai mare este acceptată ca „English Proficient”.

3.2.2. Solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele FAA privind certificatul medical, pentru a exercita privilegiile unui certificat de pilot al FAA, astfel cum se prevede în 14 CFR partea 61.

▼ M2

- 3.2.3. După cum se detaliază în TIP-L, un solicitant care solicită o calificare de zbor instrumental trebuie să fi finalizat zboruri de familiarizare în Statele Unite, inclusiv în teritoriile acestora, cu un instructor de zbor certificat de FAA, înainte de efectuarea de către un examinator a controlului competenței în ceea ce privește zborul instrumental. Solicitantul este scutit de această cerință dacă are o experiență anterioară de cel puțin 50 de ore de zbor în conformitate cu IFR ca pilot comandant pe avioane sau o experiență anterioară de cel puțin 10 ore de zbor în conformitate cu IFR ca pilot comandant pe avioane în Statele Unite, inclusiv în teritoriile acestora.
- 3.2.4. Solicitantul trebuie să promoveze un control al competenței în ceea ce privește zborul instrumental cu un examinator, după cum se detaliază în TIP-L.
- 3.2.5. Solicitantul trebuie să fi promovat testul de cunoștințe necesar, astfel cum se detaliază în TIP-L, în perioada de 24 de luni calendaristice care precedă luna în care se depune cererea.

▼ M2**DECLARAȚIE COMUNĂ**

Reprezentanții Statelor Unite ale Americii și ai Uniunii Europene au confirmat că versiunea în limba croată a anexei 3 la Acordul dintre Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană privind cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile, semnat la Bruxelles la 30 iunie 2008 (denumit în continuare „acordul”), poate fi autentificată printr-un schimb de note diplomatice între Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană.

De asemenea, reprezentanții au confirmat că, astfel cum se prevede în acord, în cazul unor divergențe de interpretare între diferitele versiuni lingvistice ale acordului sau ale anexei 3 la acesta, textul în limba engleză prevalează.

Prezenta declarație comună face parte integrantă din acord.

Pentru Statele Unite ale Americii

Pentru Uniunea Europeană

▼ M3

ANEXA 4

ECHIPAMENTE DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR

1. OBIECTIV ȘI DOMENIU DE APLICARE
 - 1.1. Părțile și-au evaluat reciproc standardele, normele, practicile și procedurile legate de evaluarea periodică și de calificarea continuă a simulatoarelor complete de zbor (*Full Flight Simulators*, FFS) pentru avioane și au concluzionat că acestea sunt suficient de compatibile pentru a permite acceptarea reciprocă a aprobărilor și constatărilor. Prezenta anexă acoperă acceptarea reciprocă a constatărilor de conformitate și a documentației, precum și furnizarea de asistență tehnică în ceea ce privește evaluarea periodică și calificarea FFS. Nicio dispoziție din prezenta anexă nu se interpretează ca limitând capacitatea unei părți de a acționa în conformitate cu articolul 15 din acord.
 - 1.2. Domeniul de aplicare al prezentei anexe acoperă evaluarea periodică și calificarea continuă a FFS de nivelul C, CG, D și DG pentru avioane care dețin o calificare acordată de Administrația Federală a Aviației (*Federal Aviation Administration*, FAA) și de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) sau de o autoritate aeronautică, după caz. Acest domeniu de aplicare poate fi extins printr-o modificare a prezentei anexe în temeiul unei decizii a Consiliului bilateral de supraveghere (*Bilateral Oversight Board*, BOB), adoptată în conformitate cu articolul 19 alineatul B din acord.
 - 1.3. Extinderea domeniului de aplicare al prezentei anexe trebuie să aibă loc în urma îndeplinirii de către agenții tehnici a procesului necesar de consolidare a încrederii.
 - 1.4. Domeniul de aplicare al prezentei anexe nu acoperă echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor (*Flight Simulation Training Devices*, FSTD) care nu intră în domeniul de aplicare specificat la articolul 12 din acord.
2. DEFINIȚII
 - 2.1. În plus față de definițiile prevăzute în acord, în sensul prezentei anexe se aplică următoarele definiții:
 - (a) „Nivel de calificare al FFS” înseamnă nivelul de conformitate bazat pe capacitatea tehnică a FFS determinată printr-o evaluare a FFS pe baza criteriilor de evaluare tehnică stabilite, astfel cum sunt definite în cerințele aplicabile. FFS sunt clasificate pe niveluri, după cum urmează: A, B, C, D. În plus, unele dispozitive calificate din UE dețin nivelurile de calificare AG, BG, CG, DG în temeiul unor drepturi dobândite.
 - (b) „Constatare” înseamnă o verificare al cărei scop este de a determina conformitatea sau neconformitatea FSTD cu cerințele aplicabile și care se înregistrează ca rezultate/discrepanțe în raportul de evaluare întocmit de FAA, de AESA sau de o autoritate aeronautică, după caz.
 - (c) „Echipament de pregătire sintetică pentru zbor” (FSTD) înseamnă:
 - (i) pentru Uniunea Europeană, un echipament de pregătire care, în cazul avioanelor, este un simulator complet de zbor (FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (*Flight Training Device*, FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (*Flight and Navigation Procedures Trainer*, FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (*Basic Instrument Training Device*, BITD);
 - (ii) pentru Statele Unite, un echipament de pregătire care este, în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor (FFS) sau un echipament de pregătire pentru zbor (FTD).

▼ **M3**

- (d) „Simulator complet de zbor” (FFS) înseamnă o reproducere la scară a unei cabine de pilotaj/carlingi de aeronavă de un anumit tip sau marcă, model și serie, inclusiv ansamblul de echipamente și programe informatice necesare pentru a reprezenta operarea aeronavei la sol și în zbor, un sistem de vizualizare care oferă o vedere în afara cabinei de pilotaj/carlingii și un sistem de simulare a mișcării aeronavei.
- (e) „Evaluare a FSTD” înseamnă măsurarea FSTD pe baza criteriilor tehnice stabilite pentru nivelul respectiv, conducând la o calificare a FSTD.
- (f) „Operator FSTD” înseamnă organizația care este direct responsabilă față de AESA sau față de o autoritate aeronautică, după caz, pentru solicitarea și menținerea calificării unui anumit FSTD și care trebuie să respecte cerințele părții ORA din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.
- (g) „Sponsor FSTD” înseamnă organizația care este direct responsabilă față de FAA pentru solicitarea și menținerea calificării unui anumit FSTD și care trebuie să respecte cerințele titlului 14 din Codul Regulamentelor Federale ale Statelor Unite, partea 60 (denumit în continuare „partea 60”).
- (h) „Drepturi dobândite” înseamnă:
 - (i) pentru Statele Unite ale Americii, dreptul unui operator/sponsor FSTD de a păstra nivelul de calificare acordat în temeiul unei circulare de informare anterioare;
 - (ii) pentru Uniunea Europeană, dreptul unui operator/sponsor FSTD de a păstra nivelul de calificare acordat în temeiul unui regulament anterior. Termenul înseamnă, de asemenea, dreptul unui utilizator FSTD de a păstra creditele de pregătire, testare și verificare pe care le-a dobândit în temeiul regulamentului anterior.
- (i) „Ghid de referință al testelor de calificare” (*Master Qualification Test Guide*, MQTG) reprezintă ghidul testelor de calificare (*Qualification Test Guide*, QTG) aprobat de autoritate, care încorporează rezultatele testelor la care a asistat FAA, AESA sau autoritatea aeronautică, după caz. MQTG servește drept referință pentru evaluările viitoare.
- (j) „Ghid al testelor de calificare” (QTG) înseamnă un document utilizat pentru a demonstra că parametrii de performanță și manevrabilitate se încadrează în limitele stabilite pentru aeronavă și că au fost îndeplinite toate cerințele aplicabile.
- (k) „Condiții speciale” înseamnă acele cerințe despre care s-a constatat – pe baza unei comparări a sistemelor de reglementare ale părților legate de evaluarea și calificarea FFS – că nu sunt comune ambelor sisteme și care sunt suficient de semnificative pentru a fi abordate în prezenta anexă.

▼ **M3**

3. ORGANISM MIXT DE COORDONARE

3.1. Componentă

3.1.1. Se instituie un Organism mixt de coordonare, denumit Comitetul de supraveghere a FSTD (FOB), care răspunde în fața Consiliului bilateral de supraveghere și se află sub conducerea comună a directorului pentru standarde de zbor al AESA și a directorului executiv pentru standarde de zbor al FAA. FOB include experți FSTD din partea fiecărui agent tehnic.

3.1.2. Conducerea mixtă poate să invite și alți participanți să se alăture FOB, pentru a facilita îndeplinirea obiectivelor prezentei anexe.

3.2. Mandat

3.2.1. FOB se întrunește cel puțin o dată pe an pentru a asigura funcționarea și punerea în aplicare efectivă a prezentei anexe. Funcțiile FOB includ:

- (a) elaborarea, aprobarea și revizuirea Procedurilor de punere în aplicare tehnică privind simulatoarele (*Technical Implementation Procedures – Simulator*, TIP-S) destinate evaluării și calificării FFS, inclusiv cooperarea, asistența, schimbul de informații și activitățile de asigurare a încrederii continue destinate a fi utilizate în cadrul proceselor care fac obiectul prezentei anexe;
- (b) comunicarea de informații privind aspectele relevante legate de siguranță și elaborarea de planuri de acțiune pentru abordarea acestora;
- (c) asigurarea aplicării coerente a prezentei anexe;
- (d) schimbul de informații privind activitățile de reglementare planificate și în curs de desfășurare care ar putea afecta temeiul și domeniul de aplicare al anexe;
- (e) schimbul de informații privind modificările semnificative care sunt aduse sistemelor de calificare a FSTD ale părților și care ar putea afecta temeiul și domeniul de aplicare al anexe;
- (f) soluționarea problemelor tehnice care cad în responsabilitatea agenților tehnici și a autorităților aeronautice și care nu pot fi soluționate la un nivel inferior; și
- (g) propuneri de modificare a prezentei anexe înaintate către BOB.

3.2.2. FOB raportează chestiunile nesoluționate către BOB și asigură punerea în aplicare a deciziilor adoptate de BOB în ceea ce privește prezenta anexă.

4. PUNERE ÎN APLICARE

4.1. În scopul monitorizării, agenții tehnici stabilesc și mențin o listă de referință a FFS ale căror calificări intră în domeniul de aplicare al prezentei anexe. Procedurile de întocmire și de menținere a acestei liste de referință sunt detaliate în TIP-S.

4.2. Calificarea continuă FAA

4.2.1. Părțile convin că un FFS care

- (a) deține o calificare curentă în conformitate cu baza de calificare aplicabilă la nivelul UE; și

▼ M3

- (b) respectă condițiile prevăzute în prezenta anexă, inclusiv condițiile speciale ale FAA prevăzute în apendicele 1, prin derogare de la prevederile cerințelor părții 60 „Sistemul de management al calității simulatorului” aplicabile deținătorului certificatului FFS,

este considerat a îndeplini cerințele tehnice pentru o calificare continuă FAA în momentul primirii, examinării și acceptării raportului de evaluare și a raportului privind condițiile speciale, elaborate de AESA sau de o autoritate aeronautică, după caz.

- 4.2.2. Autoritățile aeronautice competente efectuează acțiunile definite în apendicele 2 la prezenta anexă atunci când acționează în numele FAA pentru evaluarea periodică a fiecărui FFS care face obiectul prezentei anexe.

4.3. Calificarea continuă AESA

4.3.1. Părțile convin că un FFS care

- (a) deține o calificare curentă acordată de FAA în conformitate cu baza de calificare americană aplicabilă; și
- (b) respectă condițiile prevăzute în prezenta anexă, inclusiv condițiile speciale ale UE prevăzute în apendicele 1, prin derogare de la prevederile cerințelor părții ORA aplicabile deținătorului certificatului FSTD,

este considerat a îndeplini cerințele tehnice pentru o calificare continuă AESA în momentul primirii, examinării și acceptării raportului de evaluare și a raportului privind condițiile speciale, elaborate de FAA.

4.4. Acceptarea reciprocă a rapoartelor de evaluare

- 4.4.1. Cu respectarea termenilor prezentei anexe, părțile convin că agenții tehnici și autoritățile aeronautice, după caz, furnizează agentului tehnic al celeilalte părți rapoarte de evaluare periodică și rapoarte privind condițiile speciale privind FFS. Aceste rapoarte includ constatări privind conformitatea cu cerințele UE, respectiv ale SUA, care stau la baza eliberării sau, după caz, a menținerii valabilității calificărilor FFS respective.

4.5. Măsuri de luat în urma constatărilor rapoartelor de evaluare

- 4.5.1. Operatorul/sponsorul FSTD soluționează constatările cu agentul tehnic sau cu autoritatea aeronautică care a efectuat evaluarea, cu excepția unor instrucțiuni contrare primite din partea agentului tehnic relevant pentru cazurile definite în TIP-S. În cazurile respective, atunci când pentru a evalua închiderea constatării este necesară o vizită la fața locului, această vizită este efectuată de agentul tehnic sau, după caz, de autoritatea aeronautică care a realizat evaluarea, dacă resursele permit acest lucru.

- 4.6. Atunci când apar situații care nu intră în sfera de cuprindere a evaluărilor periodice, agentul tehnic al fiecărei părți sau, după caz, o autoritate aeronautică furnizează, dacă este necesar, la cerere și în urma unui acord mutual, agentului tehnic sau, după caz, autorității aeronautice a celeilalte părți asistență tehnică pentru evaluarea FFS. Agenții tehnici sau autoritățile aeronautice pot refuza să acorde această asistență tehnică pe motiv de lipsă a resurselor necesare. Domeniile de asistență includ următoarele, fără a se limita la acestea:

- (a) efectuarea de investigații și elaborarea de rapoarte privind aceste investigații, la cerere;
- (b) obținerea și furnizarea de date atunci când se solicită acest lucru; și

▼ **M3**

(c) efectuarea unei evaluări speciale a unui FFS în cazul unei relocări sau al unei modificări a echipamentului.

- 4.7. În conformitate cu articolul 15 alineatul B din acord, agenții tehnici pot efectua evaluări independente ale echipamentelor în caz că există preocupări specifice legate de siguranță.
- 4.8. Revizuirile efectuate de oricare dintre părți privind structura organizatorică, actele cu putere de lege, regulamentele, procedurile sau standardele proprii, inclusiv cele privind agenții tehnici și autoritățile aeronautice, pot afecta temeiul în baza căruia prezenta anexă este aplicată. Părțile – prin intermediul agenților tehnici și, după caz, al autorităților aeronautice – se consultă reciproc de îndată ce este posibil în privința proiectelor de modificare și discută în ce măsură modificările preconizate afectează temeiul prezentei anexe. Dacă consultările în temeiul articolului 15 alineatul C din acord conduc la un acord de modificare a prezentei anexe, părțile fac eforturi pentru a se asigura că modificarea respectivă intră în vigoare în același timp sau imediat după data intrării în vigoare sau data punerii în aplicare a schimbării care a stat la baza unei astfel de modificări.

5. COMUNICARE ȘI COOPERARE

- 5.1. Agenții tehnici își transmit reciproc și păstrează o listă a punctelor de contact pentru diversele aspecte tehnice ale prezentei anexe.
- 5.2. Pentru toate comunicările dintre agenții tehnici și, după caz, autoritățile aeronautice, inclusiv pentru documentația tehnică, se utilizează limba engleză.
- 5.3. Formatul pentru toate datele utilizate în comunicări este ZZ LLL AAAA, de exemplu, „05 MAI 2014”.
- 5.4. Agenții tehnici și autoritățile aeronautice se informează reciproc cu privire la scutirile și derogările acordate FFS acoperite de domeniul de aplicare al prezentei anexe.
- 5.5. Instrucțiuni de evaluare

Agenții tehnici și autoritățile aeronautice prezintă spre examinare orice instrucțiune sau cerere specială care trebuie îndeplinită în cursul unei evaluări, cu cel puțin 30 de zile calendaristice înainte de evaluare.

6. CERINȚE DE CALIFICARE PENTRU ACCEPTAREA CONSTATĂRILOR DE CONFORMITATE

6.1. Cerințe de bază

- 6.1.1. Fiecare agent tehnic și autoritate aeronautică, după caz, demonstrează celuilalt agent tehnic eficacitatea propriului sistem de supraveghere reglementară a FSTD. Pentru a efectua evaluări ale FFS, unul în numele celuilalt, agenții tehnici și autoritățile aeronautice, după caz, demonstrează eficacitatea și adecvarea următoarelor elemente:

- (a) structura juridică și de reglementare;
- (b) structura organizatorică;
- (c) resursele, inclusiv faptul că dispun de suficient personal calificat;
- (d) programul de pregătire a propriului personal tehnic;
- (e) politicile, procesele și procedurile interne, inclusiv un sistem de calitate;

▼ **M3**

- (f) documentația și înregistrările;
- (g) programul de supraveghere; și
- (h) autoritatea în ceea ce privește entitățile și echipamentele reglementate.

6.2. Încrederea inițială

- 6.2.1. Fiecare agent tehnic a demonstrat celuilalt agent tehnic eficacitatea sistemului său de supraveghere reglementară a activităților care fac obiectul prezentei anexe prin activitățile inițiale de consolidare a încrederii. Agenții tehnici și-au demonstrat reciproc, de asemenea, eficacitatea propriilor audituri de calitate și activități de standardizare, inclusiv a auditurilor autorităților aeronautice, astfel cum se menționează la punctul 6.3.1.

Înainte ca o autoritate aeronautică să înceapă să efectueze evaluări ale FFS în numele agentului tehnic al SUA, agentul tehnic al UE efectuează o evaluare a respectivei autorități aeronautice în conformitate cu dispozițiile TIP-S.

6.3. Încrederea continuă

- 6.3.1. Agenții tehnici și autoritățile aeronautice continuă să demonstreze o supraveghere eficace, astfel cum se detaliază la punctul 6.1.1 în conformitate cu dispozițiile relevante din TIP-S, elaborate și aprobate de FOB.

- (a) În special, agenții tehnici și, după caz, autoritățile aeronautice:

- (i) au dreptul de a participa în calitate de observator: pentru AESA, la auditurile privind calitatea și la reuniunile de standardizare ale FAA; pentru FAA, la activitățile de standardizare ale AESA;
- (ii) se asigură că operatorii/sponsorii FSTD oferă acces ambilor agenți tehnici la audituri, evaluări și inspecții, după caz;
- (iii) pun la dispoziție rapoartele rezultate în urma auditurilor, a activităților de standardizare și a inspecțiilor reciproce aplicabile prezentei anexe;
- (iv) împărtășesc informațiile relevante privind siguranța și limitările cunoscute care pot afecta capacitatea unei autorități aeronautice sau a unui agent tehnic de a respecta pe deplin standardele de siguranță internaționale aplicabile sau orice fel de cerință de siguranță stabilită în temeiul acordului;
- (v) pun la dispoziție personalul corespunzător pentru a participa la auditurile și inspecțiile aplicabile prezentei anexe;
- (vi) pun la dispoziție registrele operatorilor/sponsorilor FSTD, inclusiv rapoartele de evaluare și rapoartele privind condițiile speciale;
- (vii) asigură servicii de interpretare la biroul autorității aeronautice în timpul examinării registrelor și a documentației FFS înregistrate în limba națională a acesteia, atunci când este necesar; și
- (viii) oferă asistență reciprocă la închiderea oricărei constatări rezultate în urma inspecțiilor reciproce.

▼ M3

- (b) Agentul tehnic al UE efectuează audituri de standardizare suplimentare pentru a asigura respectarea de către autoritatea aeronautică a termenilor anexei și, în special, a condițiilor speciale ale FAA aplicabile FFS amplasate în UE, astfel cum se specifică în TIP-S.
- (c) Agenții tehnici își notifică reciproc, în cel mai scurt timp, situația în care un agent tehnic sau o autoritate aeronautică se află în imposibilitatea de a îndeplini o cerință prevăzută la punctul 6.3.1. Dacă oricare dintre agenții tehnici consideră că competența tehnică nu mai este corespunzătoare, agenții tehnici se consultă și propun un plan de acțiune, inclusiv orice activitate corectivă necesară, în vederea remedierii deficiențelor.
- (d) În cazul în care un agent tehnic sau o autoritate aeronautică nu remediază deficiențele în termenul specificat în planul de acțiune, oricare dintre agenții tehnici poate să sesizeze FOB în acest sens.
- (e) Atunci când una dintre părți intenționează să suspende acceptarea constatărilor sau a calificărilor emise de un agent tehnic sau de o autoritate aeronautică în cadrul domeniului de aplicare al prezentei anexă, partea respectivă notifică de îndată cealaltă parte în conformitate cu articolul 18 alineatul A din acord.

7. INVESTIGAȚII ȘI ACȚIUNI VIZÂND ASIGURAREA CONFORMITĂȚII

- 7.1. Părțile își rezervă dreptul de a întreprinde acțiuni vizând asigurarea conformității, îndreptate împotriva operatorilor/sponsorilor FSTD care dețin aprobări ale FAA sau ale AESA.
- 7.2. În conformitate cu dispozițiile articolului 8 din acord, fiecare parte – prin agentul său tehnic și, după caz, prin autoritățile aeronautice – notifică cealaltă parte cu promptitudine cu privire la orice investigație și la măsurile ulterioare de închidere legate de un caz de neconformitate care intră în domeniul de aplicare al prezentei anexă, atunci când neconformitatea ar putea avea ca rezultat o sancțiune, o revocare, o suspendare sau o retrogradare a calificării FFS.
- 7.3. În cazul unei revocări sau suspendări a calificării FFS, agentul tehnic și, după caz, autoritatea aeronautică notifică celui alt agent tehnic revocarea sau suspendarea.
- 7.4. Notificările prevăzute anterior se transmit punctului de contact corespunzător al celeilalte părți.

8. DISPOZIȚII PRIVIND TRANSFERUL

- 8.1. Evaluările periodice ale FFS ale căror calificări au fost acordate de FAA în conformitate cu dispozițiile definite în Procedurile de punere în aplicare privind simulatoarele (*Simulator Implementation Procedures*, SIP) pentru Statele Unite – Regatul Unit continuă să fie efectuate până la finalizarea tranziției activităților de evaluare definite la punctul 8.2 (US - UK SIP, care au fost adoptate la 20 decembrie 1995, au fost revizuite la 6 octombrie 2005. Acestea au fost convenite în temeiul Acordului dintre Guvernul Statelor Unite ale Americii și Guvernul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord pentru promovarea siguranței aviației, semnat la Londra la 12 decembrie 1995).
- 8.2. Părțile convin că transferul evaluărilor FFS în temeiul prezentei anexă se realizează în conformitate cu următoarele dispoziții privind transferul:

▼ M3

- (a) o autoritate aeronautică și agenții tehnici finalizează pregătirea unui număr suficient de membri ai personalului cu privire la procedurile referitoare la acord, la prezenta anexă și la condițiile speciale ale UE și ale SUA, după caz, înainte de efectuarea transferului;
- (b) după finalizarea pregătirii unui număr suficient de membri ai personalului, agenții tehnici transferă activitățile de evaluare ale FFS calificate agenților tehnici sau autorităților aeronautice, după caz;
- (c) transferurile se efectuează în termen de 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei anexe;
- (d) agenții tehnici și autoritățile aeronautice convin asupra unui plan procedural și a unui calendar pentru:
 - (i) sincronizarea evaluărilor periodice; și
 - (ii) efectuarea tuturor evaluărilor în conformitate cu prezenta anexă.

9. TAXE

- 9.1 Taxele se aplică în conformitate cu articolul 14 din acord și cu obligațiile reglementare aplicabile.

▼ M3*Apendicele I***CONDIȚII SPECIALE****1. CONDIȚII SPECIALE ALE UE APLICABILE SIMULATORILOR COMPLETE DE ZBOR (FFS) AMPLASATE ÎN SUA, ÎN CATEGORIA DE AERONAVE AVIOANE**

1.1. Condițiile speciale menționate la punctul 4.3.1, astfel cum sunt detaliate în TIP-S, sunt următoarele:

(a) Sponsorul FSTD furnizează FAA următoarele:

(i) dosarul evaluării periodice;

(ii) registrele testelor de zbor anuale;

(iii) registrele de verificare a elementelor de siguranță ale simulatorului [ORA.FSTD.115 (b) Instalații din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011]; și

(iv) modificările aduse fișei tehnice publicate a FSTD, elaborată de AESA.

(b) Manualul postului de comandă al instructorului include instrucțiuni de utilizare conforme cu standardele UE.

(c) Setările și indicațiile postului de comandă al instructorului sunt conforme cu Sistemul internațional de unități de măsură (SI).

(d) Se evaluează cel puțin un model de aeroport/aerodrom european declarat pentru calificare care prezintă instalații adecvate de modelare și de navigație/comunicații.

(e) Apropierile instrumentale de categoria I, II sau III (după caz) și operațiunile de decolare în condiții de vizibilitate redusă se demonstrează pe un aeroport european, cu setările corespunzătoare selectabile de la postul de comandă al instructorului.

(f) FFS reflectă configurația europeană a avionului simulat.

(g) În timpul evaluării se efectuează o fază de zbor continuu și neîntrerupt.

(h) Toate reglajele motorului enumerate în certificatul de calificare AESA al FFS se evaluează pe parcursul fiecărei evaluări.

(i) Atunci când pentru mai multe configurații de avionică ale unui singur FFS sunt emise mai multe certificate de calificare FFS acordate de AESA, fiecare configurație – cu fiecare reglaj al motorului, după caz – se evaluează pe parcursul fiecărei evaluări.

(j) Se efectuează testări obiective, funcționale și subiective specifice FFS, în conformitate cu cerințele europene aplicabile care nu sunt acoperite de nivelul de calificare standard al FFS aplicabil, acordat de FAA.

▼ M3**2. CONDIȚII SPECIALE ALE FAA APLICABILE SIMULATOARELOR COMPLETE DE ZBOR (FFS) APROBATE AMPLASATE ÎN UE, ÎN CATEGORIA DE AERONAVE AVIOANE**

2.1. Condițiile speciale menționate la punctul 4.2.1, astfel cum sunt detaliate în TIP-S, sunt următoarele:

(a) Operatorul FSTD:

(i) furnizează autorității aeronautice sau AESA, după caz, dovada faptului că directivele FSTD ale FAA au fost încorporate în MQTG; și

(ii) identifică toate modificările aduse listei publicate a configurației FFS, elaborată de FAA.

(b) Manualul postului de comandă al instructorului include instrucțiuni de utilizare conforme cu standardele SUA.

(c) Setările și indicațiile postului de comandă al instructorului sunt conforme cu sistemul american al unităților de măsură.

(d) Se evaluează cel puțin un model de aeroport/aerodrom american declarat pentru calificare care prezintă instalații adecvate de modelare și de navigație/comunicații.

(e) Apropierile instrumentale de categoria I, II sau III (după caz) se demonstrează pe un aeroport american, cu setările corespunzătoare selectabile de la postul de comandă al instructorului.

(f) FFS reflectă configurația americană a avionului simulat.

(g) Toate configurațiile enumerate în certificatul de calificare FAA al FFS se evaluează pe parcursul fiecărei evaluări.

(h) Se efectuează o apropiere cu manevre la vedere pe un aeroport american, în condiții de masă maximă demonstrată pentru aterizare.

(i) Se efectuează testări obiective, funcționale și subiective specifice FFS, în conformitate cu cerințele americane aplicabile care nu sunt acoperite de nivelul european de calificare standard al FFS aplicabil.

▼ M3*Apendicele 2***ACȚIUNI ALE AUTORITĂȚII AERONAUTICE**

Autoritatea aeronautică competentă care acționează în numele FAA întreprinde următoarele acțiuni în vederea evaluărilor periodice ale fiecărui FFS vizat de prezenta anexă, astfel cum se detaliază în TIP-S:

1. Programează evaluarea periodică și comunică FAA data programată pentru evaluare.
2. Efectuează pregătirea evaluării. Inspectorul sau inspectorii evaluatori ai autorității aeronautice:
 - (a) identifică condițiile speciale;
 - (b) obține formularele și listele de verificare corespunzătoare; și
 - (c) identifică orice eventuale modificări survenite între evaluările periodice.
3. Efectuează evaluarea, ținând cont de condițiile speciale și de dispozițiile relevante ale TIP-S.
4. Desfășoară activități de post-evaluare care includ:
 - (a) transmiterea către FAA a următoarelor informații/documente în termen de cinci zile lucrătoare de la finalizarea evaluării:
 - (i) raportul de evaluare;
 - (ii) lista configurației FFS; și
 - (iii) raportul privind condițiile speciale;
 - (b) efectuează vizita la fața locului menționată la punctul 4.5.1 din prezenta anexă.

▼ M3**DECLARAȚIE COMUNĂ**

Reprezentanții Statelor Unite ale Americii și ai Uniunii Europene au confirmat că versiunea în limba croată a anexei 4 la Acordul dintre Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană privind cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile, semnat la Bruxelles la 30 iunie 2008 (denumit în continuare „acordul”), poate fi autentificată printr-un schimb de note diplomatice între Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană.

De asemenea, reprezentanții au confirmat că, astfel cum se prevede în acord, în cazul unor divergențe de interpretare între diferitele versiuni lingvistice ale acordului sau ale anexei 4 la acesta, textul în limba engleză prevalează.

Prezenta declarație comună face parte integrantă din acord.

Pentru Statele Unite ale Americii

Pentru Uniunea Europeană