

CONSEJO BILATERAL DE SUPERVISIÓN PARA EL ACUERDO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y LA COMUNIDAD EUROPEA SOBRE COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL

ACTA DE DECISIÓN

DECISIÓN n.º 0011 [2022/646]

Señalando que la Modificación 1 del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil (en lo sucesivo, «Acuerdo») amplía el ámbito de aplicación del artículo 2, apartado B, del Acuerdo a fin de incluir, entre otras cosas, el reconocimiento de las licencias y la formación del personal.

Señalando, además, que el artículo 5 del Acuerdo, modificado, prevé la elaboración de nuevos anexos del Acuerdo para asuntos en su ámbito de aplicación, que, de conformidad con el artículo 19, apartado C, entran en vigor mediante una decisión del Consejo Bilateral de Supervisión instituido en su artículo 3.

El Consejo Bilateral de Supervisión decide lo siguiente:

1. Adoptar el anexo 4 (Dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento) del Acuerdo, adjunto a la presente Decisión en las lenguas alemana, búlgara, checa, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana y sueca. En caso de divergencias de interpretación entre los textos en diferentes lenguas, prevalecerá la versión inglesa.
2. Tomar nota de la Declaración conjunta que firmarán los representantes de las Partes en relación con la autenticación de la versión en lengua croata del anexo 4.
3. El anexo 4 (Dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento) del Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que se lleve a cabo la última de las firmas que figuran a continuación.

Por el Consejo Bilateral de Supervisión:

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
UNITED STATES OF AMERICA

POR: D. Ali BAHRAMI
CARGO: Associate Administrator for Aviation Safety

FECHA: 19 de noviembre de 2020

LUGAR: Washington, DC

COMISIÓN EUROPEA
UNIÓN EUROPEA

POR: D. Filip CORNELIS
CARGO: Director de Aviación
Dirección General de Movilidad y Transportes, Comisión Europea

FECHA: 19 de noviembre de 2020

LUGAR: Bruselas (Bélgica)

ANEXO 4

DISPOSITIVOS DE SIMULACIÓN DE VUELO PARA ENTRENAMIENTO

1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

- 1.1. Las Partes han evaluado las normas, reglas, prácticas y procedimientos de la otra Parte relacionados con la evaluación periódica y el mantenimiento de la calificación de los simuladores de vuelo (FFS) para aviones, y han concluido que son suficientemente compatibles para permitir la aceptación mutua de las aprobaciones y las conclusiones. El presente anexo se refiere a la aceptación mutua de las conclusiones en materia de conformidad y su documentación, y al suministro de asistencia técnica en relación con la evaluación periódica y la calificación de los FFS. Ningún punto del presente anexo se interpretará de manera que limite la autoridad de una Parte para actuar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del Acuerdo.
- 1.2. El ámbito de aplicación del presente anexo abarca la evaluación periódica y el mantenimiento de la calificación de nivel C, CG, D y DG de FFS para los aviones que posean una calificación emitida por la Administración Federal de la Aviación (*Federal Aviation Administration, FAA*) y por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) o una Autoridad de Aviación, según el caso. Dicho ámbito de aplicación puede ampliarse mediante una modificación del presente anexo de conformidad con una decisión del Consejo Bilateral de Supervisión tomada con arreglo al artículo 19, apartado B, del Acuerdo.
- 1.3. La ampliación del ámbito de aplicación del presente anexo tendrá lugar después del necesario proceso de fortalecimiento de la confianza llevado a cabo por los Agentes Técnicos.
- 1.4. El ámbito de aplicación del presente anexo no cubre aquellos dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD) excluidos del ámbito de aplicación especificado en el artículo 12 del Acuerdo.

2. DEFINICIONES

- 2.1. Además de las definiciones recogidas en el Acuerdo, a efectos del presente anexo serán de aplicación las definiciones que figuran a continuación.
 - a) «Nivel de calificación del FFS»: el nivel de cumplimiento basado en la capacidad técnica del FFS determinada en una evaluación de este con respecto a los criterios establecidos de evaluación técnica, como se definen en los requisitos aplicables. Los FFS se clasifican en los niveles A, B, C y D. Además, determinados dispositivos calificados de la UE ostentan un nivel de calificación AG, BG, CG y DG en virtud de los derechos adquiridos.
 - b) «Conclusión»: verificación de si el FSTD cumple o no los requisitos aplicables, que se registrará como resultados/ discrepancias en el informe de evaluación elaborado por la FAA, la EASA o la Autoridad de Aviación, según proceda.
 - c) «Dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD)»:
 - i) por lo que respecta a la Unión Europea, un dispositivo de entrenamiento que, en el caso de los aviones, es un simulador de vuelo (FFS), un dispositivo de entrenamiento en vuelo (FTD), un entrenador de procedimientos de navegación y vuelo (FNPT), o un dispositivo básico de entrenamiento de vuelo por instrumentos (BITD);
 - ii) por lo que se refiere a los Estados Unidos, un dispositivo de entrenamiento que, en el caso de los aviones, es un simulador de vuelo (FFS) o un dispositivo de entrenamiento en vuelo (FTD).
 - d) «Simulador de vuelo completo (FFS) (en adelante, simulador de vuelo)»: una réplica a escala completa del puesto de pilotaje de un determinado tipo o marca, modelo y serie de aeronave, incluido el ensamblaje de todos los equipos y programas informáticos necesarios para representar la aeronave en operaciones en tierra y en vuelo, un sistema visual que proporcione una vista exterior al propio puesto de pilotaje y un sistema de movimiento que reproduce las fuerzas.
 - e) «Evaluación del FSTD»: la medida en que el FSTD se ajusta a los criterios técnicos establecidos para el nivel correspondiente que conducen a una calificación FSTD.

- f) «Operador de FSTD»: identifica a la organización directamente responsable ante la EASA o una Autoridad de Aviación, según proceda, por lo que se refiere a la solicitud y el mantenimiento de una calificación para un FSTD determinado, y que debe cumplir los requisitos de la Parte-ORA del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.
- g) «Patrocinador de FSTD»: identifica a la organización directamente responsable ante la FAA por lo que se refiere a la solicitud y el mantenimiento de una calificación para un FSTD determinado, y que debe cumplir los requisitos del título 14 del Código de Reglamentaciones Federales (*Code of Federal Regulations*) de los Estados Unidos, parte 60, (en adelante, «parte 60»).
- h) «Derechos adquiridos»:
 - i) por lo que respecta a los Estados Unidos, el derecho de un operador/patrocinador de FSTD a mantener el nivel de calificación concedido en una circular indicativa previa;
 - ii) por lo que respecta a la Unión Europea, el derecho de un operador/patrocinador de FSTD a mantener el nivel de calificación concedido en una regulación anterior; también es el derecho de un usuario de FSTD a mantener los créditos de entrenamiento, ensayo y control que se obtuvieron en virtud de una regulación anterior.
- i) «Guía máster de pruebas de calificación (MQTG)»: la guía de pruebas de calificación (QTG) aprobada por la autoridad, que incorpora los resultados de las pruebas realizadas en presencia de la FAA, la EASA o una Autoridad de Aviación, según proceda. El MQTG sirve como referencia para futuras evaluaciones.
- j) «Guía de pruebas de calificación (QTG)»: un documento utilizado para demostrar que las cualidades de rendimiento y manejabilidad están dentro de los límites prescritos en relación con los de la aeronave y se han cumplido todos los requisitos aplicables.
- k) «Condiciones especiales»: aquellos requisitos en relación con los cuales se considera, sobre la base de una comparación de los respectivos sistemas reglamentarios de evaluación y calificación de FFS, que no son comunes a ambos sistemas pero que son lo suficientemente importantes para que se aborden en el presente anexo.

3. ORGANISMO MIXTO DE COORDINACIÓN

3.1. Composición

3.1.1. Queda establecido el Consejo de Supervisión de los FSTD («FOB»), que rendirá cuentas al Consejo Bilateral de Supervisión, bajo la dirección conjunta del director responsable de normas de vuelo de la EASA y el director ejecutivo responsable de normas de vuelo de la FAA. El FOB estará compuesto por expertos en el ámbito de los FSTD de cada Agente Técnico.

3.1.2. La dirección conjunta puede invitar a otros participantes al FOB para facilitar el cumplimiento de los objetivos del presente anexo.

3.2. Mandato

3.2.1. El FOB se reunirá al menos una vez al año para garantizar la aplicación y el funcionamiento efectivos del presente anexo. Las funciones del FOB consisten en lo siguiente:

- a) desarrollar, aprobar y revisar los Procedimientos de Ejecución Técnica – Simuladores (TIP-S) para la evaluación y calificación de FFS, incluidos la cooperación, la asistencia, el intercambio de información y las actividades para el mantenimiento de la confianza que se utilicen en los procedimientos cubiertos por el presente anexo;
- b) intercambiar información sobre problemas de seguridad pertinentes y elaborar planes de acción para resolverlos;
- c) garantizar la aplicación coherente del presente anexo;
- d) intercambiar información sobre actividades previstas y en curso relativas a la elaboración de normas que puedan repercutir en los elementos básicos y el ámbito de aplicación del presente anexo;
- e) compartir información en relación con los cambios significativos en los sistemas de calificación de los FSTD de las Partes que puedan repercutir en lo básico y el ámbito de aplicación del anexo;
- f) resolver los problemas técnicos que sean competencia de los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación que no puedan resolverse a niveles inferiores; y
- g) proponer modificaciones del presente anexo al Consejo Bilateral de Supervisión.

3.2.2. El FOB comunicará los problemas no resueltos al Consejo Bilateral de Supervisión y garantizará la aplicación de las decisiones adoptadas por este en relación con el presente anexo.

4. APLICACIÓN

4.1. Los Agentes Técnicos establecerán y mantendrán, a efectos de vigilancia, una lista maestra de aquellos FFS cuyas calificaciones entren dentro del ámbito de aplicación del presente anexo. Los procedimientos para establecer y mantener esta lista maestra se expondrán más detalladamente en los TIP-S.

4.2. Mantenimiento de la calificación de la FAA

4.2.1. Las Partes acuerdan que un FFS que:

- a) tenga actualmente una calificación conforme a la base de calificación de la UE aplicable, y
- b) cumpla las condiciones establecidas en el presente anexo, incluidas las condiciones especiales de la FAA contempladas en el apéndice 1, no obstante lo dispuesto en los requisitos establecidos en la parte 60 relativas al Simulator Quality Management System aplicables al titular del certificado de FFS,

se considerará que cumple los requisitos técnicos para el mantenimiento de la calificación de la FAA tras la recepción, revisión y aceptación de los informes de evaluación y de los informes sobre las condiciones especiales emitidos por la EASA o, en su caso, por una Autoridad de Aviación.

4.2.2. Las autoridades de aviación competentes llevarán a cabo las acciones definidas en el apéndice 2 del presente anexo cuando actúen en nombre de la FAA en relación con la evaluación periódica de cada FFS cubierto por el presente anexo.

4.3. Mantenimiento de la calificación de la EASA

4.3.1. Las Partes acuerdan que un FFS que:

- a) tenga actualmente una calificación concedida por la FAA conforme a la base de calificación de los Estados Unidos aplicable, y
- b) cumpla las condiciones establecidas en el presente anexo, incluidas las condiciones especiales de la UE contempladas en el apéndice 1, no obstante lo dispuesto en los requisitos de la Parte-ORA aplicables al titular del certificado del FSTD,

se considerará que cumple los requisitos técnicos para el mantenimiento de la calificación de la EASA tras la recepción, revisión y aceptación de los informes de evaluación y de los informes sobre las condiciones especiales emitidos por la FAA.

4.4. Reconocimiento mutuo de los informes de evaluación

4.4.1. Sujetas a los términos del presente anexo, las Partes acuerdan que los Agentes Técnicos y, en su caso, las Autoridades de Aviación, suministrarán al Agente Técnico de la otra Parte los informes de evaluación de los FFS, así como los relativos a las condiciones especiales. Estos informes incluirán las conclusiones sobre el cumplimiento con los respectivos requisitos de la UE y los Estados Unidos, como base para la concesión o el mantenimiento de la validez de sus calificaciones FFS respectivas, según corresponda.

4.5. Seguimiento de las conclusiones de los informes de evaluación

4.5.1. El operador/patrocinador del FSTD resolverá las conclusiones con el Agente Técnico o la Autoridad de Aviación que llevó a cabo la evaluación, salvo indicación en contrario del Agente Técnico pertinente en los casos definidos en los TIP-S. En estos casos, cuando sea necesaria una visita in situ para evaluar el cierre de la conclusión, dicha visita in situ la llevará a cabo, si los recursos lo permiten, el Agente Técnico, o, en su caso, una Autoridad de Aviación que haya realizado la evaluación.

- 4.6. Si surgen circunstancias ajenas al alcance de las evaluaciones periódicas, el Agente Técnico de cada Parte, o en su caso una Autoridad de Aviación, proporcionarán, si es necesario, previa petición, y tras llegar a un acuerdo mutuo, asistencia técnica en evaluaciones de FFS al Agente Técnico de la otra Parte o, en su caso, a una Autoridad de Aviación. Los Agentes Técnicos, o una Autoridad de Aviación, pueden rechazar el suministro de dicha asistencia técnica debido a la escasez de recursos disponibles. Estos ámbitos de asistencia incluyen los mencionados a continuación, sin estar limitados a estos.
- La realización de investigaciones y la elaboración de informes sobre estas, previa solicitud;
 - La obtención y el suministro de los datos solicitados; y
 - La realización de una evaluación especial de un FFS en caso de traslado o de modificación del dispositivo.
- 4.7. De conformidad con el artículo 15, apartado B, del Acuerdo, los Agentes Técnicos pueden realizar evaluaciones independientes de dispositivos en caso de problemas de seguridad específicos.
- 4.8. Las revisiones introducidas por cada una de las Partes en su estructura organizativa y en sus disposiciones legislativas y reglamentarias, procedimientos, políticas o normas, incluidos los de los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación pueden afectar a la base sobre la que se aplica el presente anexo. Las Partes, a través de los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación, según proceda, se informarán mutuamente de tales planes de cambio en la primera ocasión posible y debatirán sobre la medida en que los cambios proyectados afectan a la base del presente anexo. Si tras las consultas en virtud del artículo 15, apartado C, del Acuerdo, las Partes convienen en modificar el presente anexo, procurarán garantizar que la modificación entre en vigor en el momento de la entrada en vigor o de la aplicación del cambio que provocó dicha modificación, o lo antes posible después de dicha fecha.
5. COMUNICACIÓN Y COOPERACIÓN
- 5.1. Los Agentes Técnicos intercambiarán y mantendrán una lista de puntos de contacto en relación con los distintos aspectos técnicos del presente anexo.
- 5.2. Todas las comunicaciones, incluida la documentación técnica, entre los Agentes Técnicos, y en su caso las Autoridades de Aviación se harán en inglés.
- 5.3. En las comunicaciones, todas las fechas aparecerán en el formato DD MMM AAAA (por ejemplo, «05 MAY 2014»).
- 5.4. Los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación se informarán mutuamente de las exenciones y excepciones concedidas a FFS incluidos en el ámbito de aplicación del presente anexo.
- 5.5. Instrucciones de evaluación
- Los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación presentarán, para su revisión, cualquier instrucción especial o solicitud que deba completarse durante la evaluación al menos treinta días naturales antes de la evaluación.
6. REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN PARA EL RECONOCIMIENTO DE LOS RESULTADOS DE CERTIFICACIÓN
- 6.1. Requisitos básicos
- 6.1.1. Cada Agente Técnico y Autoridad de Aviación, según proceda, demostrará al Agente Técnico de la otra Parte la eficacia de su respectivo sistema de supervisión reglamentaria de FSTD. Con objeto de llevar a cabo evaluaciones de FFS en nombre de la otra Parte, los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación, según proceda, demostrarán que cuentan con unos módulos eficaces y adecuados en relación con:
- la estructura jurídica y normativa;
 - la estructura organizativa;
 - los recursos, incluido suficiente personal cualificado;
 - los programas de formación para su personal técnico;

- e) las políticas, los procesos y los procedimientos con un sistema de calidad internos;
- f) la documentación y los registros;
- g) el programa de supervisión; y
- h) la autoridad sobre entidades y dispositivos regulados.

6.2. Confianza inicial

6.2.1. Cada Agente Técnico ha demostrado al otro Agente Técnico la eficacia de sus sistemas respectivos en relación con las actividades de supervisión reglamentaria cubiertas en el presente anexo mediante actividades de fomento de la confianza inicial. Los Agentes Técnicos también se han demostrado mutuamente la eficacia de sus actividades de auditoría y normalización, incluidas las auditorías efectuadas por las Autoridades de Aviación contempladas en el punto 6.3.1.

Antes de que una Autoridad de Aviación empiece a realizar evaluaciones de los FFS en nombre del Agente Técnico de los Estados Unidos, el Agente Técnico de la UE llevará a cabo una evaluación de dicha Autoridad de Aviación de conformidad con las disposiciones de los TIP-S.

6.3. Mantenimiento de la confianza

6.3.1. Los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación seguirán demostrando una supervisión eficaz, tal como se especifica en el punto 6.1.1, de acuerdo con las disposiciones de los TIP-S elaborados y aprobados por el FOB.

a) En particular, los Agentes Técnicos y, en su caso, las Autoridades de Aviación:

- i) tendrán derecho a participar, en calidad de observador, en las auditorías de calidad y las reuniones de normalización de la FAA, por lo que respecta a la EASA; en las actividades de normalización de la EASA por lo que respecta a la FAA.
- ii) se asegurarán de que los operadores/patrocinadores del FSTD facilitan el acceso de los Agentes Técnicos de ambas Partes a las auditorías, evaluaciones e inspecciones, según corresponda;
- iii) divulgarán los informes relativos a las auditorías, a la normalización y a las inspecciones mutuas aplicables al presente anexo;
- iv) compartirán la información de seguridad pertinente y las limitaciones conocidas que pudieran afectar a la capacidad de una Autoridad de Aviación o un Agente Técnico para cumplir plenamente las normas de seguridad internacionales aplicables o cualquier requisito de seguridad establecido en el Acuerdo;
- v) facilitarán el personal adecuado para participar en las auditorías y las inspecciones aplicables al presente anexo;
- vi) facilitarán los registros de los operadores/patrocinadores de FSTD, incluidos los informes de evaluación y los informes relativos a las condiciones especiales;
- vii) en caso necesario, facilitarán asistencia en materia de interpretación lingüística a la oficina de la Autoridad de Aviación durante la revisión de los registros y la documentación de los FFS redactados en la lengua nacional; y
- viii) asistirán a la otra Parte en el cierre de cualquier conclusión de las inspecciones mutuas.

b) El Agente Técnico de la UE llevará a cabo auditorías de normalización complementarias con objeto de garantizar el cumplimiento por la Autoridad de Aviación de los términos del anexo y, en particular, de las condiciones especiales de la FAA aplicables a los FFS ubicados en la UE, como se especifica en los TIP-S.

c) Los Agentes Técnicos se notificarán mutuamente, en la primera ocasión posible, que un Agente Técnico o una Autoridad de Aviación no está en condiciones de cumplir los requisitos del punto 6.3.1. Si un Agente Técnico considera que la competencia técnica ha dejado de ser la adecuada, los Agentes Técnicos mantendrán consultas y propondrán un plan de acción, incluyendo las actividades correctoras necesarias para subsanar las deficiencias.

d) En caso de que un Agente Técnico o una Autoridad de Aviación no corrija las deficiencias en el plazo contemplado en el plan de acción, cualquier Agente Técnico podrá someter el asunto al FOB.

e) Si una Parte tiene la intención de suspender el reconocimiento de las conclusiones o las calificaciones efectuadas por un Agente Técnico o una Autoridad de Aviación en el ámbito del presente anexo, dicha Parte lo comunicará inmediatamente a la otra Parte según lo dispuesto en el artículo 18, apartado A, del Acuerdo.

7. INVESTIGACIÓN Y MEDIDAS COERCITIVAS

- 7.1. Las Partes conservan el derecho de adoptar medidas coercitivas contra los operadores/patrocinadores de FSTD que cuentan con aprobaciones de la FAA o la EASA.
- 7.2. De conformidad con las disposiciones del artículo 8 del Acuerdo, cada una de las Partes, mediante su Agente Técnico y, en su caso, las Autoridades de Aviación, notificará inmediatamente a la otra Parte cualquier investigación y las consiguientes acciones de cierre por incumplimiento de las disposiciones del presente anexo, cuando el incumplimiento pudiera resultar en una sanción, revocación, suspensión o degradación de la calificación del FFS.
- 7.3. En caso de revocación o suspensión de una calificación de FFS, el Agente Técnico y, en su caso, la Autoridad de Aviación, notificará la revocación o la suspensión al otro Agente Técnico.
- 7.4. Las notificaciones arriba citadas se enviarán al punto de contacto adecuado de la otra Parte.

8. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA TRANSFERENCIA

- 8.1. Las evaluaciones periódicas de un FFS cuyas calificaciones fueron concedidas por la FAA con arreglo a las disposiciones definidas en los Procedimientos de Ejecución de Simuladores (SIP) de los Estados Unidos – Reino Unido seguirán realizándose hasta que se haya completado la transferencia de las actividades de evaluación definidas en el punto 8.2. (Los SIP de Estados Unidos – Reino Unido, acordados el 20 de diciembre de 1995, se revisaron el 6 de octubre de 2005. Se concluyeron de conformidad con el Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para el fomento de la seguridad de la aviación, que se firmó en Londres el 12 de diciembre de 1995).
- 8.2. Las Partes acuerdan que la transferencia de las evaluaciones de FFS en virtud del presente anexo se llevará a cabo de conformidad con las disposiciones de transferencia que figuran a continuación.
 - a) Antes de la transferencia, la Autoridad de Aviación y los Agentes Técnicos completarán la formación de suficiente personal sobre los procedimientos relacionados con el Acuerdo, el presente anexo y las condiciones especiales de la UE y Estados Unidos, según proceda.
 - b) Una vez que haya finalizado la formación un número suficiente de empleados, los Agentes Técnicos transferirán las actividades de evaluación de los FFS cualificados a los Agentes Técnicos o las Autoridades de Aviación, según proceda.
 - c) Las transferencias se efectuarán en un plazo de 18 meses a partir de la fecha de entrada en vigor del presente anexo.
 - d) Los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación acordarán un plan sobre los procedimientos y un calendario en relación con:
 - i) la sincronización de las evaluaciones periódicas, y
 - ii) la realización de todas las evaluaciones de conformidad con el presente anexo.

9. TASAS

- 9.1. Las tasas se aplicarán de conformidad con el artículo 14 del Acuerdo y según los requisitos reglamentarios aplicables.
-

Apéndice 1

CONDICIONES ESPECIALES

1. CONDICIONES ESPECIALES DE LA UE APLICABLES A LOS SIMULADORES DE VUELO (FFS) UBICADOS EN LOS ESTADOS UNIDOS, DE LA CATEGORÍA DE AERONAVES CORRESPONDIENTE A LOS AVIONES
 - 1.1. A continuación figuran las condiciones especiales a las que se refiere el punto 4.3.1, detalladas en los TIP-S.
 - a) El patrocinador del FSTD proporcionará a la FAA lo siguiente:
 - i) el expediente de evaluación periódica,
 - ii) los registros de las simulaciones de vuelo anuales (fly-out records),
 - iii) los registros de verificación de las funciones de seguridad del simulador [ORA.FSTD.115, letra b) Instalaciones, del Reglamento (UE) n° 1178/2011], y
 - iv) los cambios en la ficha técnica del FSTD publicada por la EASA.
 - b) El manual de la estación de operación del instructor incluirá instrucciones de funcionamiento acordes a las normas de la UE.
 - c) Los parámetros y las indicaciones de la estación de operación del instructor se ajustarán al Sistema Internacional de Unidades (SI).
 - d) Se evaluará al menos un modelo de aeropuerto/aeródromo europeo declarado para calificación que disponga de las instalaciones de comunicación/navegación y modelización adecuadas.
 - e) Las aproximaciones por instrumentos de categoría I, II o III (según proceda) y las operaciones de despegue con baja visibilidad se demostrarán en un aeropuerto europeo y en una estación de operación del instructor desde la que se puedan seleccionar los parámetros correspondientes.
 - f) El FFS reflejará la configuración europea del avión simulado.
 - g) Durante la evaluación se efectuará una fase de vuelo continuo e ininterrumpido.
 - h) En cada evaluación se evaluarán todas las configuraciones de motor enumeradas en el certificado de calificación del FFS de la EASA.
 - i) En caso de que varios certificados de calificación del FFS de la EASA se hayan emitido para diversas configuraciones de aviónica de un mismo FFS, durante la evaluación se evaluará cada configuración, en su caso con la configuración de motor.
 - j) Se llevarán a cabo las pruebas objetivas, funcionales y subjetivas específicas para el FFS derivadas de los requisitos europeos aplicables que no estén previstos en el nivel estándar de calificación de FFS de la FAA.
2. CONDICIONES ESPECIALES DE LA FAA APLICABLES A LOS SIMULADORES DE VUELO (FFS) APROBADOS UBICADOS EN LA UE, DE LA CATEGORÍA DE AERONAVES CORRESPONDIENTE A LOS AVIONES
 - 2.1. A continuación figuran las condiciones especiales a las que se refiere el punto 4.2.1, detalladas en los TIP-S.
 - a) El operador de FSTD:
 - i) facilitará a la Autoridad de Aviación o a la EASA, según proceda, pruebas de que las directrices sobre FSTD de la FAA se han incorporado al MQTG, e
 - ii) identificará cualquier cambio en la lista de configuración de FFS publicada de la FAA.
 - b) El manual de la estación de operación del instructor incluirá instrucciones de funcionamiento acordes a las normas de los Estados Unidos.
 - c) Los parámetros y las indicaciones de la estación de operación del instructor se ajustarán al sistema de unidades de medida de los Estados Unidos.
 - d) Se evaluará al menos un modelo de aeropuerto/aeródromo de los Estados Unidos declarado para calificación que disponga de las instalaciones de comunicación/navegación y modelización adecuadas.
 - e) Las aproximaciones por instrumentos de categoría I, II o III (según proceda) se demostrarán en un aeropuerto de los Estados Unidos y con los parámetros correspondientes seleccionables desde la estación de operación del instructor.

- f) El FFS reflejará la configuración estadounidense del avión simulado.
 - g) En cada evaluación se evaluarán todas las configuraciones enumeradas en el certificado de calificación del FFS de la FAA.
 - h) Se efectuará una aproximación en circuito a un aeropuerto de los Estados Unidos con el peso de aterrizaje máximo demostrado.
 - i) Se llevarán a cabo las pruebas objetivas, funcionales y subjetivas específicas para el FFS derivadas de los requisitos estadounidenses aplicables que no estén previstos en el nivel estándar de calificación de FFS europeo.
-

*Apéndice 2***ACCIONES DE LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN**

La Autoridad de Aviación competente que actúe en nombre de la FAA llevará a cabo las siguientes acciones en relación con las evaluaciones periódicas de cada FFS cubierto por el presente anexo, como se especifica en los TIP-S:

1. Planificará la evaluación periódica y facilitará la fecha prevista para la evaluación a la FAA.
2. Llevará a cabo los preparativos de la evaluación. El inspector de la Autoridad de Aviación responsable de la evaluación se encargará de:
 - a) identificar las condiciones especiales,
 - b) obtener los formularios y las listas de control adecuados; y
 - c) identificar cualquier modificación ocurrida entre evaluaciones periódicas.
3. Realizará la evaluación, teniendo en cuenta las condiciones especiales y las disposiciones pertinentes de los TIP-S.
4. Llevará a cabo actividades posteriores a la evaluación, que incluirán:
 - a) la transmisión de la siguiente información/documentación a la FAA en los cinco días hábiles siguientes a la finalización de la evaluación:
 - i) el informe de evaluación,
 - ii) la lista de configuración del FFS, y
 - iii) el informe sobre las condiciones especiales;
 - b) la realización de la visita in situ mencionada en el punto 4.5.1 del presente anexo.

DECLARACIÓN CONJUNTA

Los representantes de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea confirman que la versión en lengua croata del anexo 4 del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil, firmado en Bruselas el 30 de junio de 2008 (en lo sucesivo, «Acuerdo») puede autenticarse mediante un canje de notas diplomáticas entre los Estados Unidos y la Unión Europea.

Confirman asimismo que, conforme a lo dispuesto en el Acuerdo, en caso de divergencias en la interpretación de las diferentes versiones lingüísticas del Acuerdo o de su anexo 4, prevalecerá la versión inglesa.

La presente Declaración conjunta forma parte integrante del Acuerdo.

Por los Estados Unidos de América

Por la Unión Europea
