



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 8 de março de 2019
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2019/0066(NLE)**

**7323/19
ADD 2**

**AVIATION 51
USA 16
RELEX 239**

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	8 de março de 2019
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2019) 121 final - ANEXO 2
Assunto:	ANEXO da DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a tomar pela União Europeia no Conselho Bilateral de Supervisão no âmbito do Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, relativamente ao aditamento de um Anexo 3 ao Acordo

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2019) 121 final - ANEXO 2.

Anexo: COM(2019) 121 final - ANEXO 2



Bruxelas, 7.3.2019
COM(2019) 121 final

ANNEX 2

ANEXO

da

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar pela União Europeia no Conselho Bilateral de Supervisão no âmbito do Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, relativamente ao aditamento de um Anexo 3 ao Acordo

LICENCIAMENTO DE PILOTOS

1. OBJETIVO E ÂMBITO

- 1.1. As Partes avaliaram as normas, regras, práticas e procedimentos recíprocos relativos ao licenciamento de pilotos particulares, incluindo as qualificações de voo noturno e por instrumentos para as categorias de avião monomotor de pistões (terra) (SEP) e avião multimotor de pistões (terra) (MEP), mas excluindo as qualificações de tipo, e concluíram que são suficientemente compatíveis para permitir a aceitação das aprovações e das constatações uma da outra. O presente anexo abrange a aceitação recíproca de constatações de conformidade e documentação, e a prestação de assistência técnica relativa ao licenciamento de pilotos particulares e ao controlo da conformidade. Nenhum elemento do presente anexo será concebido com o objetivo de limitar a autoridade de uma Parte para agir em conformidade com o artigo 15.º do Acordo.
- 1.2. O âmbito do presente anexo abrange as licenças de piloto particular da Parte FCL da UE e os certificados de piloto particular da FAA, e os privilégios de piloto particular incluídos noutras licenças de Parte FCL da UE e certificados de piloto da FAA, assim como qualificações de voo noturno e por instrumentos, conforme o especificado no Apêndice 1 ao presente anexo, nas categorias de avião SEP (terra) e avião MEP (terra) em operações de monopiloto, excluindo quaisquer qualificações de tipo. As licenças de piloto comercial da Parte FCL da UE para aeronaves (CPL (A)) e licenças de piloto de transporte aéreo para aeronaves (ATPL (A)) contêm privilégios de piloto particular. A licença de piloto de tripulação múltipla (MPL) apenas contém privilégios de piloto particular se tal for especificamente incluído na licença. Da mesma forma, os certificados de piloto comercial e de piloto de transporte aéreo da FAA contêm privilégios de piloto particular. Estas licenças e certificados de piloto são elegíveis para conversão nos termos do presente anexo se os privilégios forem aplicáveis.
- 1.3. O âmbito do presente anexo pode ser alargado a outras licenças de Parte FCL da UE e

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

certificados de piloto da FAA, assim como a outras qualificações e categorias de aviões, através de uma alteração ao presente anexo, nos termos de uma decisão do Conselho Bilateral de Supervisão (CBS), tomada em conformidade com o artigo 19.º, ponto B, do Acordo.

- 1.4. O alargamento do âmbito do presente anexo deverá ocorrer depois de fomentada a necessária confiança por parte dos Agentes Técnicos.
- 1.5. O presente anexo não se aplica a qualquer licença de piloto ou certificado de piloto emitido por outro Estado contratante da Convenção de Chicago sobre a aviação civil internacional de 1944 (Convenção de Chicago) que tenha sido validado pela FAA ou por uma autoridade da aviação, conforme se detalha nos Procedimentos de Implementação Técnica - Licenciamento (TIP-L).
- 1.6. O presente anexo não cerceia o direito de um titular de um certificado de piloto da FAA ou de uma licença da Parte FCL da UE, emitidos por uma autoridade da aviação, de ter o seu certificado ou licença de piloto validado pela outra Parte em conformidade com a legislação e os regulamentos aplicáveis.

2. DEFINIÇÕES

- 2.1. Além das definições que se encontram no Acordo, para efeitos do presente anexo aplicam-se as seguintes definições, entendendo-se por:

(a) **«Qualificação de classe» :**

- (i) em relação a uma licença de Parte FCL da UE, uma qualificação válida associada a uma licença de piloto. Os privilégios do titular de uma qualificação de classe SEP e MEP habilitam-no a desempenhar funções como piloto na classe de aeronave especificada na qualificação, tal como consta da «Lista de Aeronaves – Lista de Qualificações de Classe e de Tipo e de Aprovações» publicada no site da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA).

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

- (ii) em relação a um certificado de piloto da FAA, uma classificação de aeronave numa categoria com características operacionais semelhantes, conforme estabelecido no título 14 do Código de Regulamentos Federais (CFR 14) § 61.5 (por ex., monomotor terra e multimotor terra);
- (b) «**Conversão**», a emissão de uma licença da Parte FCL da UE com base num certificado de piloto da FAA, ou a emissão de um certificado de piloto da FAA com base numa licença da Parte FCL da UE, em conformidade com as disposições do presente anexo;
- (c) «**Reconhecimento**», a aceitação dos privilégios de uma qualificação de classe ou de tipo de um certificado de piloto da FAA, tendo por base a experiência recente do titular do certificado. (CFR 14, Parte 61, e Regulamento n.º 1178/2011, Anexo III, subparte C);
- (d) «**Licença da Parte FCL da UE**», uma licença de tripulante de voo válida que satisfaz os requisitos da Parte FCL;
- (e) «**Certificado de piloto FAA**», um certificado de piloto da Administração Federal da Aviação (*Federal Aviation Administration*) que satisfaz os requisitos apropriados prescritos na Parte 61 do CFR 14;
- (f) «**Revisão de voo**», uma avaliação das competências de voo realizada com um instrutor de voo certificado e titular das competências de avaliação da FAA apropriadas;
- (g) «**Qualificação de voo por instrumentos**»,
- (i) em relação a uma qualificação de voo por instrumentos da Parte FCL da UE, uma qualificação válida de uma licença da Parte FCL da UE que permita a operação segundo as Regras de Voo por Instrumentos (IFR) ou em condições meteorológicas inferiores aos mínimos prescritos nas Regras de Voo Visual (VFR), que se restringe à operação monomotor ou multimotor, ou, no caso de uma licença de piloto de tripulação múltipla (MPL), que se restringe adicionalmente a operações de tripulação múltipla;

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

- (ii) em relação a uma qualificação de voo por instrumentos da FAA, entende-se uma qualificação válida de um certificado de piloto da FAA sujeita aos requisitos de reconhecimento e classe de aeronave, que permita a operação segundo as IFR ou em condições meteorológicas inferiores aos mínimos prescritos para as VFR;
- (h) «**Qualificação de voo noturno**», uma qualificação associada a uma licença da Parte FCL da UE, com a qual os privilégios da licença de piloto particular para aviões têm de ser exercidos em condições VFR de noite. A qualificação de voo noturno é emitida sem data de validade;
- (i) «**Prova de perícia**», uma demonstração de perícia para a emissão de uma licença ou qualificação, incluindo uma prova oral que possa ser exigida em conformidade com o Anexo I do Regulamento da Comissão (UE) n.º 1178/2011 (parte FCL);
- (j) «**Condições Especiais**», os requisitos que se consideraram, com base numa comparação dos respetivos sistemas de licenciamento regulamentares, não serem comuns a ambos os sistemas e que são suficientemente significativos para serem tratados no presente anexo. A lista de condições especiais encontra-se no apêndice 1 ao presente anexo;
- (k) «**Qualificação de tipo**»,
- (i) em relação a uma licença da Parte FCL da UE, uma qualificação associada a uma licença de piloto. Os privilégios do titular de uma qualificação de tipo habilitam-no a desempenhar funções como piloto no tipo de aeronave especificado na qualificação conforme consta da Lista de Qualificações de Classe e de Tipo e de Aprovações, tripulantes de voo - todas as aeronaves, exceto helicópteros, da AESA.
- (ii) em relação a um certificado de piloto da FAA, a qualificação de um certificado de piloto da FAA para qualquer aeronave de grandes dimensões (exceto aeróstatos), avião de turbo-hélice ou outra aeronave especificada pelo Administrador da FAA através dos procedimentos de certificação de tipo relativamente aos quais um piloto deve cumprir requisitos específicos de conhecimentos aeronáuticos e, bem assim, de experiência e ensaio, a fim de desempenhar as funções de piloto-comandante de uma aeronave;

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

- (l) «Válido»,
- (i) em relação a um certificado de piloto da FAA ou a uma licença da Parte FCL da UE, que esse certificado ou licença não tenha sido entregue, suspenso, revogado ou caducado.
- (ii) Em relação a uma qualificação da Parte FCL da UE, que o prazo de validade da qualificação não tenha caducado. A data de validade de uma qualificação é mencionada na licença de piloto.

3. CONSELHO CONJUNTO DE COORDENAÇÃO DA TRIPULAÇÃO

3.1. Composição

3.1.1. É instituído um Conselho Conjunto de Coordenação da Tripulação (*JACB - Joint Aircrew Coordination Board*), responsável perante o CBS, sob a liderança conjunta dos Diretores Executivos da AESA e da FAA responsáveis pelas Normas de Voo. O JACB deverá incluir, de cada Agente Técnico, representantes responsáveis pelo licenciamento de pilotos e pelos sistemas de gestão da qualidade/sistemas de gestão, conforme o apropriado.

3.1.2. A chefia conjunta pode convidar outros participantes para o JACB a fim de facilitar o cumprimento dos objetivos do presente anexo.

3.2. Mandato

3.2.1. O JACB reunir-se-á pelo menos uma vez por ano a fim de garantir o funcionamento e a aplicação eficazes do presente anexo. As suas funções incluirão:

- (a) Desenvolver, aprovar e rever os TIP-L, incluindo atividades de cooperação, assistência, troca de informações e confiança contínua a usar para processos abrangidos pelo presente anexo;
- (b) Partilhar informações sobre questões de segurança relevantes e elaboração de planos de

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

ação para lhes fazer face;

- (c) Garantir a aplicação coerente do presente anexo;
- (d) Trocar informações sobre atividades de elaboração de regras em curso ou planeadas que possam afetar a base e o âmbito do presente anexo.
- (e) Partilhar informações sobre alterações significativas aos sistemas de licenciamento de pilotos das Partes que possam afetar a base e o âmbito do anexo.
- (f) Resolver problemas técnicos que se inserem no âmbito das responsabilidades dos agentes técnicos e das autoridades da aviação que não podem ser solucionados ao seu nível; bem como
- (g) Propor alterações do presente anexo ao CBS.

3.2.2. O JACB comunicará as questões pendentes ao CBS e garantirá a aplicação das decisões tomadas pelo CBS que se prendem com o presente anexo.

4. EXECUÇÃO

4.1. As Partes acordam que uma pessoa titular de uma licença da Parte FCL da UE para aeronaves, incluindo uma qualificação de classe, com ou sem qualificação de voo noturno, ou uma qualificação de voo por instrumentos para aeronaves, e que tenha demonstrado o cumprimento das Condições Especiais da FAA aplicáveis estabelecidas no Apêndice 1, deverá ser considerada como satisfazendo os requisitos de obtenção de um certificado de piloto da FAA, de qualificação(ões) de classe ou de qualificação de voo por instrumentos na categoria de aeronaves.

4.2. As Partes acordam que uma pessoa titular de um certificado de piloto da FAA para aeronaves, ou de uma qualificação de voo por instrumentos para aeronaves, e que tenha demonstrado o cumprimento das Condições Especiais da UE aplicáveis estabelecidas no

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

Apêndice 1, e tenha apresentado prova de vigência em conformidade com as disposições aplicáveis dos TIP-L, deverá ser considerada como satisfazendo os requisitos de obtenção de uma licença da Parte FCL da UE, de qualificação(ões) de classe, com ou sem qualificação de voo noturno, ou uma qualificação de voo por instrumentos na categoria de aeronaves.

- 4.3. As licenças da Parte FCL da UE ou os certificados de piloto da FAA que tenham sido entregues, suspensos ou revogados não devem ser reemitidos segundo os termos do presente anexo.
- 4.4. O âmbito das qualificações e limitações de um certificado de piloto da FAA ou de uma licença da Parte FCL, emitidos em conformidade com o presente anexo, encontra-se mais bem especificado nos TIP-L.
- 4.5. Assim que uma licença da Parte FCL da UE ou um certificado de piloto da FAA tenham sido emitidos em conformidade com o presente anexo, o titular, a fim de exercer os privilégios dessa licença ou certificado de piloto, deve satisfazer os requisitos de revalidação ou renovação, conforme aplicável, dos requisitos da Parte FCL da UE ou da FAA.
- 4.6. A FAA, após emissão de um certificado de piloto da FAA com base numa licença da Parte FCL da UE em conformidade com o presente anexo, não deverá requerer a entrega dessa licença da Parte FCL da UE. Uma autoridade da aviação, após emissão de uma licença da Parte FCL da UE com base num certificado de piloto da FAA em conformidade com o presente anexo, não deverá requerer a entrega desse certificado de piloto da FAA.
- 4.7. Os agentes técnicos e, se for caso disso, as autoridades da aviação deverão:
 - 4.7.1. Mediante pedido da FAA ou de uma autoridade da aviação que emitir uma licença da Parte FCL da UE ou um certificado de piloto da FAA em conformidade com o presente anexo, disponibilizar uma à outra a verificação ou confirmação de autenticidade do original da licença da Parte FCL da UE, do certificado de piloto da FAA ou da qualificação; bem como
 - 4.7.2. Disponibilizar na forma, modo e prazos estabelecidos pelo JACB, dados estatísticos

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

relativos às licenças da FCL da UE, aos certificados de licença de piloto e às qualificações que tenham sido emitidos em conformidade com o presente anexo.

- 4.8. O agente técnico ou, se for caso disso, a autoridade da aviação de cada Parte prestará, mediante pedido, conforme o necessário e após acordo mútuo, assistência técnica no domínio das atividades de licenciamento de pilotos ao agente técnico ou, se for caso disso, à autoridade da aviação da outra Parte, a fim de alcançar os objetivos do presente anexo. Os agentes técnicos ou a autoridade da aviação podem recusar-se a prestar essa assistência técnica por falta de disponibilidade de recursos.
- 4.9. As revisões efetuadas por cada uma das Partes da sua organização da aviação civil, legislação, regulamentação, procedimentos, políticas ou normas, incluindo dos agentes técnicos e das autoridades da aviação, podem afetar a base de aplicação do presente anexo. Por conseguinte, as Partes, através dos agentes técnicos e das autoridades da aviação, consoante o caso, aconselhar-se-ão mutuamente relativamente aos planos das referidas alterações, no mais breve prazo, e debaterão em que medida tais alterações previstas afetam a base do presente anexo. Se, das consultas realizadas nos termos do ponto C do artigo 15.º do Acordo, resultar um consenso no sentido da emenda do presente anexo, as Partes procurarão garantir que essa emenda entre em vigor simultaneamente ou o mais rapidamente possível após a entrada em vigor ou a aplicação da alteração que suscitou a referida emenda.

5. COMUNICAÇÃO E COOPERAÇÃO

- 5.1. Os agentes técnicos, através do JACB, procederão à manutenção e troca de uma lista de pontos de contacto para os diversos aspetos técnicos do presente anexo.
- 5.2. Todas as comunicações entre os agentes técnicos, incluindo a documentação técnica facultada para análise ou aprovação, conforme previsto no presente anexo, serão em língua inglesa.
- 5.3. O formato de todas as datas em comunicações deverá ser DD MMM AAAA, por ex., «05 MAI 2014».

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

5.4. Em caso de situações urgentes ou excepcionais, os pontos de contacto dos agentes técnicos e, se for caso disso, das autoridades da aviação, tal como identificados nos TIP-L, comunicarão e garantirão a adoção imediata das medidas adequadas.

6. REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO PARA A ACEITAÇÃO DE RESULTADOS RELATIVOS À CONFORMIDADE

6.1. Requisitos básicos

6.1.1. Cada agente técnico e cada autoridade da aviação, conforme aplicável, deverá demonstrar ao outro agente técnico a eficácia dos respetivos sistemas para a supervisão regulamentar de pilotos. Deverão demonstrar, em particular, que possuem em termos eficazes e adequados:

- (a) estrutura legislativa e regulamentar;
- (b) estrutura organizativa;
- (c) recursos, incluindo pessoal suficiente e qualificado;
- (d) programas de formação para o seu pessoal técnico;
- (e) políticas, processos e procedimentos internos, incluindo um sistema de qualidade;
- (f) documentação e registos;
- (g) programa de supervisão; bem como
- (h) autoridade sobre titulares regulamentados de licenças da Parte FCL da UE e de certificados de piloto da FAA.

6.2. Confiança inicial

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

Cada agente técnico demonstrou perante o outro agente técnico a eficácia do respetivo sistema para a supervisão regulamentar das atividades abrangidas pelo presente anexo através de atividades de criação de confiança inicial. Os agentes técnicos demonstraram igualmente um ao outro a eficácia das suas auditorias de qualidade e das atividades de normalização, incluindo auditorias às autoridades da aviação, conforme se refere no ponto 6.3.1.

6.3. Confiança continuada

6.3.1. Os agentes técnicos e as autoridades da aviação deverão demonstrar reciprocamente, de forma permanente, o exercício de uma supervisão eficaz nos termos previstos no ponto 6.1.1 do presente anexo, em conformidade com as disposições relevantes dos TIP-L desenvolvidos pelo JACB.

(a) Em particular, os agentes técnicos deverão:

- (i) Ter o direito a participar, como observadores, nas auditorias e inspeções de normalização uns dos outros;
- (ii) Disponibilizar ao outro agente técnico os relatórios das auditorias de qualidade e das inspeções de normalização aplicáveis ao presente anexo, conforme especificado nos TIP-L; bem como
- (iii) Apoiarem-se mutuamente na resolução de situações detetadas em auditorias e inspeções que afetem a implementação do presente anexo, quando relevante.

(b) Em especial, a FAA e as autoridades da aviação deverão:

- (i) permitir a realização de auditorias de qualidade e inspeções de normalização conforme se referem na sublínea (i) da alínea (a) do ponto 6.3.1 supra;
- (ii) partilhar informações de segurança relevantes e limitações conhecidas que

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

possam afetar a capacidade de uma autoridade da aviação ou de um agente técnico para respeitar integralmente as normas de segurança internacionais aplicáveis ou quaisquer requisitos de segurança estabelecidos no Acordo;

- (iii) Cumprindo as leis e regulamentos aplicáveis sobre proteção de dados pessoais, disponibilizar os registos de licenciamento de pilotos e os relatórios de inspeção relevantes, incluindo ações de execução realizadas; bem como
 - (iv) Prestar assistência em matéria de interpretação linguística aos serviços da autoridade da aviação durante a análise de documentação e registos internos, redigidos na língua nacional, sempre que necessário.
- (c) Os agentes técnicos notificar-se-ão mutuamente, no mais breve prazo, caso um agente técnico ou uma autoridade da aviação não possa cumprir os requisitos constantes do ponto 6.3. Se um agente técnico considerar que a competência técnica deixou de ser adequada, os agentes técnicos consultar-se-ão mutuamente e proporão um plano de ação, incluindo eventuais medidas corretivas necessárias, para remediar as deficiências.
- (d) Caso um agente técnico ou uma autoridade da aviação não corrija as deficiências no prazo previsto no plano de ação, qualquer agente técnico pode remeter o assunto para o JACB.
- (e) Quando uma Parte tencionar suspender a aceitação de resultados ou das certificações obtidos por um agente técnico ou uma autoridade da aviação, a Parte notificará prontamente a outra Parte, em conformidade com o ponto A do artigo 18.º do Acordo.

7. TAXAS

As taxas aplicadas deverão cumprir o disposto no artigo 14.º do Acordo e os requisitos legais e regulamentares aplicáveis.

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

Condições especiais

1. CONDIÇÕES GERAIS

- 1.1. O requerente deverá apresentar um pedido de conversão de uma licença da Parte FCL da UE ou de um certificado de piloto da FAA de acordo com o presente anexo num formulário normalizado e do modo especificado nos TIP-L.
- 1.2. Um requerente titular de uma licença da Parte FCL da UE ou de um certificado de piloto da FAA que contenha uma restrição ou uma limitação pode ver recusado o seu pedido se no outro sistema não estiver disponível uma restrição ou uma limitação similar.

2. CONDIÇÕES ESPECIAIS DA UE

Para ser certificado em conformidade com a licença da Parte FCL, nos termos do presente anexo, o requerente deve satisfazer todas as seguintes Condições Especiais da UE.

- 2.1. Condições Especiais da UE aplicáveis à emissão de uma Licença da Parte FCL da UE para Aeronaves (PPL(A)) e Qualificações de Classe e de Voo Noturno Associadas, conforme aplicável, com base num Certificado de Piloto da FAA
 - 2.1.1. O requerente deverá demonstrar ou apresentar prova de que adquiriu proficiência linguística de acordo com o ponto FCL.055 da Parte FCL, salvo se, no seu certificado de piloto da FAA, constar um averbamento de «Proficiência em Inglês» . O averbamento de «Proficiência em Inglês» deverá ser considerado equivalente ao Nível 4 de proficiência em língua inglesa de acordo com o previsto nos TIP-L.
 - 2.1.2. O requerente deverá satisfazer os requisitos médicos da UE, nos termos estabelecidos no

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, aplicáveis à PPL(A).

- 2.1.3. O requerente deverá realizar um teste de aptidão, nos termos previstos nos TIP-L, com um examinador qualificado de acordo com a Parte FCL.
- 2.1.4. O requerente deverá demonstrar ao examinador, antes do teste de aptidão, que adquiriu o nível adequado de conhecimentos teóricos exigido, conforme previsto nos TIP-L, no período de 24 meses de calendário que antecede o mês do requerimento.
- 2.1.5. O requerente que se candidatar a uma qualificação de voo noturno da Parte FCL deverá apresentar provas de que cumpriu os requisitos de voo noturno estabelecidos no ponto FCL.810 da Parte FCL. Pode ser creditada experiência de treino de voo noturno, conforme se descreve nos TIP-L.
- 2.1.6. O requerente que se candidata a uma qualificação da classe MEP de monopiloto deverá apresentar prova de que foram cumpridos os requisitos para a emissão de uma qualificação da classe MEP (terra) de acordo com o estabelecido na Subparte H da Parte FCL. Neste caso, o teste de aptidão a que se refere o ponto 2.1.3 supra deverá ser realizado num avião MEP (terra). Um requerente que tenha formação anterior e experiência de voo em aviões MEP pode ser creditado quanto aos requisitos da Subparte H da Parte FCL, conforme o previsto nos TIP-L.
- 2.1.7. Uma autoridade da aviação, ao proceder à conversão de um certificado de piloto da FAA em conformidade com o presente anexo, deverá inserir a seguinte declaração no ponto VIII (ou XIII) da licença Parte FCL da UE: «PPL(A) emitida com base no Acordo UE-EUA».
- 2.2. Condições Especiais da UE aplicáveis à emissão de uma Qualificação de Voo por Instrumentos da Parte FCL da UE para Aeronaves (IR(A)) com base numa Qualificação de Voo por Instrumentos da FAA
 - 2.2.1 O requerente deverá demonstrar ou apresentar prova de que possui proficiência linguística

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

de acordo com o ponto FCL.055 da Parte FCL, salvo se, no certificado de piloto da FAA, constar um averbamento de «Proficiência em Inglês» . O averbamento de «Proficiência em Inglês» deverá ser considerado equivalente ao Nível 4 de proficiência em língua inglesa de acordo com o previsto nos TIP-L.

- 2.2.2 O requerente deverá satisfazer os requisitos médicos da UE, nos termos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, aplicáveis à IR(A).
- 2.2.3 O requerente deverá realizar um teste de aptidão em matéria de IR(A), nos termos previstos nos TIP-L, com um examinador qualificado de acordo com a Parte FCL.
- 2.2.4 No que se refere à demonstração de conhecimentos teóricos e, conforme previsto nos TIP-L, se o requerente possuir experiência mínima de pelo menos 50 horas de voo segundo as Regras de Voo por Instrumentos (IFR) como piloto ao comando de aviões, deverá demonstrar ao examinador antes do teste de aptidão de IR(A) que possui um nível adequado dos conhecimentos teóricos exigidos. Noutros casos, o requerente deverá ter sido aprovado num exame escrito no período de 24 meses de calendário que antecede o mês do requerimento.
- 2.2.5 Um requerente que se candidate a uma qualificação de voo por instrumentos para aviões MEP (terra) monopiloto deverá fazer prova de que estão satisfeitos os requisitos para a emissão de uma qualificação de voo por instrumentos para aviões MEP (terra), conforme o estabelecido na Subparte G da Parte FCL. Neste caso, o teste de aptidão para IR(A) a que se refere o ponto 2.2.3 supra deverá ser realizado num avião MEP (terra). Um requerente que tenha formação anterior em instrumentos e experiência de voo em aviões multimotor pode ser creditado quanto aos requisitos da Subparte G da Parte FCL, conforme o previsto nos TIP-L.
- 2.2.6 Conforme detalhado nos TIP-L, um requerente que se candidate para uma qualificação de voo por instrumentos deverá ter realizado voos de aclimatização num Estado-Membro da UE, junto de uma organização de formação aprovada em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, antes de ser ministrada a prova de perícia de IR(A). O

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

requerente está isento deste requisito se possuir experiência anterior de pelo menos 50 horas de voo em IFR como piloto-comandante em aviões, ou experiência anterior de pelo menos 10 horas de voo em IFR como piloto-comandante em aviões dos Estados-Membros da UE ou de qualquer Estado europeu que faça parte da AESA, em conformidade com o artigo 129.º do Regulamento (UE) n.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 212 de 26.8.2018, p. 1).

- 2.2.7 Um requerente que tenha obtido uma qualificação de voo por instrumentos da Parte FCL da UE com base no presente anexo deverá ser submetido a todo o conjunto de exames de conhecimentos teóricos, de acordo com a IR FCL.025 e FCL.615 da Parte FCL antes de exercer os seus privilégios de qualificação de voo por instrumentos com uma CPL, MPL ou ATPL da Parte FCL da UE.
- 2.2.8 Um requerente que tenha obtido uma qualificação de voo por instrumentos da Parte FCL da UE com base no presente anexo deverá ser submetido a todo o conjunto de exames de conhecimentos teóricos, de acordo com o ponto FCL.025 da Parte FCL antes de receber o crédito total relativo a uma IR(A) na categoria de aeronave diferente, de acordo com o ponto FCL.035 da Parte FCL.
- 2.2.9 Uma autoridade da aviação, ao proceder à conversão de um certificado de piloto da FAA em conformidade com o presente anexo, deverá inserir a seguinte declaração no ponto VIII (ou XIII) da licença da Parte FCL da UE: «PPL(A) / IR(A) emitida com base no Acordo UE-EUA».

3. CONDIÇÕES ESPECIAIS DA FAA

Para ser certificada em conformidade com a Parte 61 do CFR 14, nos termos do presente anexo, o requerente deve satisfazer todas as seguintes Condições Especiais da FAA:

- 3.1. Condições Especiais da FAA aplicáveis à emissão de um Certificado de Piloto da FAA, Qualificação da Classe Monomotor (Terra) da Categoria de Avião e Qualificação da Classe Multimotor (Terra) da Categoria de Avião, com base numa Licença da Parte FCL da UE.

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

- 3.1.1. O requerente deverá ser capaz de ler, falar, escrever e compreender a língua inglesa. Será aceite um averbamento de proficiência em língua inglesa, de Nível 4 ou superior, na licença da Parte FCL como proficiência em inglês.
- 3.1.2. O requerente deverá satisfazer os requisitos do certificado médico da FAA a fim de exercer os privilégios de um certificado de piloto da FAA, conforme o prescrito na Parte 61 do CFR 14.
- 3.1.3. O requerente deverá ter obtido aprovação no teste de conhecimentos exigidos, conforme se descreve nos TIP-L, no período de 24 meses de calendário que antecede o mês do requerimento.
- 3.1.4. O requerente deverá realizar um voo de verificação com um instrutor de voo certificado da FAA devidamente qualificado, conforme se descreve nos TIP-L.
- 3.1.5. Um requerente que se candidate a uma qualificação da classe multimotor (terra) deverá apresentar prova de que satisfaz os requisitos para a emissão de uma qualificação de multimotor (terra) nos termos previstos na Parte 61 do CFR 14. Pode ser creditada formação e experiência em aviões MEP (terra), conforme se descreve nos TIP-L.
- 3.2. Condições Especiais da FAA aplicáveis à emissão de uma Qualificação de Voo por Instrumentos-Avião com base numa Qualificação de Voo por Instrumentos da Parte FCL da UE.
 - 3.2.1. O requerente deverá ser capaz de ler, falar, escrever e compreender a língua inglesa. Será aceite um averbamento de proficiência em língua inglesa, de Nível 4 ou superior, na licença da Parte FCL, como proficiência em inglês.
 - 3.2.2. O requerente deverá satisfazer os requisitos do certificado médico da FAA a fim de exercer os privilégios de um certificado de piloto da FAA, conforme o prescrito na Parte 61 do CFR 14.

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)

- 3.2.3. Conforme descrito nos TIP-L, um requerente que se candidate a uma qualificação de voo por instrumentos deverá ter realizado voos de aclimatização nos Estados Unidos, incluindo os seus territórios, com um instrutor de voo certificado pela FAA, antes de ser realizada uma verificação da proficiência em instrumentos com um examinador. O requerente está isento deste requisito se possuir experiência anterior de pelo menos 50 horas de voo segundo as IFR como piloto-comandante de aviões ou experiência anterior de pelo menos 10 horas de voo segundo as IFR como piloto-comandante em aviões nos Estados Unidos, incluindo os seus territórios;
- 3.2.4. O requerente deverá realizar uma verificação da proficiência em instrumentos com um examinador, conforme descrito nos TIP-L.
- 3.2.5. O requerente deverá ter obtido aprovação no exame de conhecimentos exigido, conforme se descreve nos TIP-L, no período de 24 meses de calendário que antecede o mês do requerimento.

Iniciais: ____ (CE)/____ (FAA)