



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 4 septembre 2020
(OR. en)

11004/19

Dossier interinstitutionnel:
2019/0066 (NLE)

AVIATION 145
RELEX 686
USA 57

ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

Objet:	Position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité de surveillance bilatéral au titre de l'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile, en ce qui concerne l'adoption d'une décision du comité de surveillance bilatéral portant adoption de l'annexe 3 de l'accord
--------	---

PROJET

COMITÉ DE SURVEILLANCE BILATÉRAL
POUR L'ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
RELATIF À LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE
DE LA RÉGLEMENTATION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

PROCÈS-VERBAL DE DÉCISION

DÉCISION N° 0010

Notant que la modification n° 1 de l'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Commission européenne relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile (ci-après dénommé "l'accord") élargit le champ d'application de l'article 2, paragraphe B, de l'accord pour inclure, entre autres, l'octroi de licences au personnel et sa formation;

Notant également que l'article 5 de l'accord, tel qu'il a été modifié, prévoit l'élaboration de nouvelles annexes de l'accord pour les questions relevant du champ d'application de l'accord, lesquelles entrent ensuite en vigueur, conformément à l'article 19, paragraphe C, sur décision du comité de surveillance bilatéral (BOB) créé en vertu de l'article 3,

LE BOB DÉCIDE:

1. D'adopter l'annexe 3 (Octroi des licences de pilote) de l'accord, jointe à la présente décision, en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque. En cas de divergence d'interprétation entre les différentes versions linguistiques, la version anglaise prévaut.
2. De prendre note de la déclaration conjointe à signer par les représentants des parties concernant l'authentification de la version croate de l'annexe 3.

3. L'annexe 3 (Octroi des licences de pilote) de l'accord entre en vigueur le jour de sa signature par la dernière des parties ci-après.

Pour le comité de surveillance bilatéral:

ADMINISTRATION FÉDÉRALE DE
L'AVIATION
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

COMMISSION EUROPÉENNE
UNION EUROPÉENNE

PAR:

PAR:

TITRE: Associate Administrator for
Aviation Safety

TITRE: Directeur de l'aviation
Direction générale de la mobilité
et des transports, Commission
européenne

DATE:

DATE:

FAIT À: Washington, DC

FAIT À: Bruxelles, Belgique

ANNEXE 3

OCTROI DES LICENCES DE PILOTE

1. OBJECTIF ET CHAMP D'APPLICATION

- 1.1. Les parties ont évalué les normes, règles, pratiques et procédures l'une de l'autre en matière d'octroi des licences de pilote privé, y compris les qualifications de vol de nuit et de vol aux instruments pour les catégories d'avions terrestres monomoteurs à pistons (SEP) et d'avions terrestres multimoteurs à pistons (MEP), mais en excluant toutes les qualifications de type, et ont conclu qu'elles étaient suffisamment compatibles pour permettre l'acceptation réciproque de leurs agréments et constatations. La présente annexe couvre l'acceptation réciproque des démonstrations de conformité et de la documentation, ainsi que la fourniture d'une assistance technique en matière d'octroi des licences de pilote privé et de contrôle de la conformité. La présente annexe ne saurait en aucun cas être interprétée comme limitant le pouvoir d'une partie d'agir conformément à l'article 15 de l'accord.

- 1.2. Le champ d'application de la présente annexe couvre les licences "Partie FCL" de l'UE de pilote privé et les certificats de pilote privé de la FAA, ainsi que les privilèges de pilote privé inclus dans d'autres licences "partie FCL" de l'UE et certificats de pilote de la FAA, ainsi que les qualifications de vol de nuit et de vol aux instruments, comme spécifié à l'appendice 1 de la présente annexe, pour les catégories d'avions terrestres SEP et d'avions terrestres MEP dans les exploitations monopilotes, à l'exclusion de toute qualification de type. Les licences "Partie FCL" de l'UE de pilote commercial pour avions [CPL(A)] et de pilote de ligne pour avions [ATPL(A)] contiennent des privilèges de pilote privé. La licence de pilote en équipage multiple (MPL) ne contient des privilèges de pilote privé que si cela est expressément prévu dans la licence. De même, les certificats de pilote commercial et de pilote de ligne de la FAA contiennent des privilèges de pilote privé. Ces licences et certificats de pilote peuvent être convertis aux termes de la présente annexe si les privilèges sont applicables.
- 1.3. Le champ d'application de la présente annexe peut être élargi à d'autres licences "Partie FCL" de l'UE et certificats de pilote de la FAA, qualifications et catégories d'aéronefs au moyen d'une modification de cette annexe sur décision du comité de surveillance bilatéral (BOB) prise conformément à l'article 19, paragraphe B, de l'accord.
- 1.4. L'élargissement du champ d'application de la présente annexe fait suite au processus de renforcement de la confiance nécessaire mené par les agents techniques.
- 1.5. La présente annexe ne s'applique à aucune licence de pilote ni à aucun certificat de pilote délivrés par un autre État partie à la convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 (ci-après dénommée "convention de Chicago") et validés par la FAA ou par une autorité aéronautique, comme décrit dans les procédures de mise en œuvre technique en matière d'octroi de licences (TIP-L).

- 1.6. La présente annexe ne limite pas le droit d'un titulaire d'un certificat de pilote de la FAA ou d'une licence "Partie FCL" de l'UE délivrés par une autorité aéronautique de faire valider le certificat ou la licence de pilote par l'autre partie conformément aux dispositions législatives ou réglementaires applicables.

2. DÉFINITIONS

- 2.1. Aux fins de la présente annexe, outre les définitions figurant dans l'accord, les définitions suivantes s'appliquent:

a) "qualification de classe":

- i) en ce qui concerne une licence "Partie FCL" de l'UE, une qualification valide liée à une licence de pilote. Les privilèges dont bénéficie le titulaire d'une qualification de classe SEP et MEP consistent à pouvoir agir en tant que pilote sur la classe d'aéronef rattachée à la qualification, comme défini dans la liste publiée sur le site internet de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) concernant les qualifications de classe et de type et les mentions sur les licences "avions" (List of Aeroplanes – Class and Type Ratings and Endorsement List);
- ii) en ce qui concerne un certificat de pilote de la FAA, une classification des aéronefs au sein d'une catégorie présentant des caractéristiques de fonctionnement semblables à celles décrites au titre 14 du Code de réglementation fédérale (CFR 14), partie 61.5 (par exemple, un avion terrestre monomoteur ou un avion terrestre multimoteur);

- b) "conversion": la délivrance d'une licence "Partie FCL" de l'UE sur la base d'un certificat de pilote de la FAA ou la délivrance d'un certificat de pilote de la FAA sur la base d'une licence "Partie FCL" de l'UE, conformément aux dispositions de la présente annexe;
- c) "expérience récente": l'acceptation des privilèges d'une qualification de classe ou de type pour un certificat de pilote de la FAA, sur la base de l'expérience récente du titulaire du certificat; (CFR 14, partie 61, et annexe III, partie C, du règlement (UE) n° 1178/2011);
- d) "licence "Partie FCL" de l'UE": une licence valide de membre d'équipage satisfaisant aux exigences de la partie FCL;
- e) "certificat de pilote de la FAA": un certificat de pilote valide de l'Administration fédérale de l'aviation satisfaisant aux exigences appropriées définies dans le CFR 14 , partie 61;
- f) "examen de vol": une évaluation des compétences de vol effectuée avec un instructeur de vol certifié titulaire d'une habilitation d'examineur appropriée de la FAA;

- g) "qualification de vol aux instruments":
- i) en ce qui concerne une qualification de vol aux instruments "Partie FCL" de l'UE, une qualification valide sur une licence "Partie FCL" de l'UE permettant une exploitation selon les règles de vol aux instruments (IFR) ou dans des conditions météorologiques inférieures aux minimums prescrits pour les règles de vol à vue (VFR) se limitant à une exploitation monomoteur ou multimoteur ou, dans le cas d'une licence de pilote en équipage multiple (MPL), se limitant en outre à une exploitation en équipage multiple;
 - ii) en ce qui concerne une qualification de vol aux instruments de la FAA, une qualification valide sur un certificat de pilote de la FAA sous réserve des exigences en matière d'expérience récente et de classe d'aéronef permettant une exploitation en IFR ou dans des conditions météorologiques inférieures aux minimums prescrits pour le vol en VFR;
- h) "qualification de vol de nuit": une qualification liée à une licence "Partie FCL" de l'UE avec laquelle les privilèges de la licence de pilote privé pour avions doivent être exercés dans des conditions VFR la nuit. La qualification de vol de nuit est attribuée sans date d'expiration;
- i) "examen pratique": une épreuve pratique d'aptitude, effectuée en vue de délivrer une licence ou une qualification et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission (partie FCL);

- j) "conditions particulières": les exigences qui, après une comparaison des systèmes réglementaires respectifs en matière d'octroi des licences, apparaissent comme n'étant pas communes aux deux systèmes et qui sont suffisamment importantes pour être abordées dans la présente annexe. La liste des conditions particulières est contenue dans l'appendice 1 de la présente annexe;
- k) "qualification de type":
 - i) en ce qui concerne une licence "Partie FCL" de l'UE, une qualification liée à une licence de pilote. Les privilèges dont bénéficie le titulaire d'une qualification de type consistent à pouvoir agir en tant que pilote sur le type d'aéronef rattaché à la qualification, comme défini dans la liste des qualifications de type et des mentions sur les licences relative au personnel navigant ("Type rating and licence endorsement list — flight crew") publiée par l'EASA pour tous les aéronefs à l'exception des hélicoptères;
 - ii) en ce qui concerne un certificat de pilote de la FAA, la qualification figurant sur un certificat de pilote de la FAA pour tout aéronef gros porteur (sauf ceux plus légers que l'air), avion à turboréacteur ou autre aéronef précisé par l'administrateur de la FAA au moyen des procédures de certification de type pour lesquelles un pilote doit satisfaire à des exigences en matière de connaissances et d'expérience aéronautiques spécifiques et à des exigences d'examen afin de pouvoir agir en tant que commandant de bord de l'aéronef;
- l) "valide":
 - i) en ce qui concerne un certificat de pilote de la FAA ou une licence "Partie FCL" de l'UE, le fait que ce certificat ou cette licence n'est pas restitué, suspendu, révoqué ou expiré;

- ii) en ce qui concerne une qualification "Partie FCL" de l'UE, le fait que la période de validité de la qualification n'a pas expiré. La date de validité d'une qualification est indiquée sur la licence de pilote.

3. COMITÉ MIXTE DE COORDINATION DU PERSONNEL NAVIGANT

3.1. Composition

3.1.1. Un comité mixte de coordination du personnel navigant (JACB), responsable devant le BOB, est créé par les présentes sous la direction conjointe des directeurs exécutifs de l'EASA et de la FAA en charge des normes de vol. Le JACB inclut des représentants émanant de chacun des agents techniques et responsables de l'octroi licences de pilote et des systèmes de gestion de la qualité / systèmes de gestion, selon le cas.

3.1.2. La direction conjointe peut inviter d'autres personnes à participer au JACB afin de faciliter la réalisation des objectifs de la présente annexe.

3.2. Mandat

3.2.1. Le JACB se réunit au moins une fois par an pour garantir le bon fonctionnement et la mise en œuvre de la présente annexe. Ses fonctions consistent notamment à:

- a) développer, approuver et réviser les TIP-L, y compris la coopération, l'assistance, l'échange d'informations et les activités de maintien de la confiance à utiliser pour les processus couverts par la présente annexe;

- b) échanger des informations sur les problèmes de sécurité pertinents et élaborer des plans d'action pour lutter contre ces problèmes;
- c) veiller à l'application cohérente de la présente annexe;
- d) échanger des informations sur les activités de réglementation prévues et en cours susceptibles d'affecter la base et le champ d'application de l'annexe;
- e) échanger des informations sur les modifications importantes apportées aux systèmes d'octroi des licences de pilote des parties et susceptibles d'affecter la base et le champ d'application de l'annexe;
- f) résoudre les problèmes techniques relevant des responsabilités des agents techniques et des autorités aéronautiques qui ne peuvent être résolus à leur niveau; et
- g) proposer au BOB des modifications à apporter à la présente annexe.

3.2.2. Le JACB rend compte des problèmes non résolus au BOB et veille à la mise en œuvre des décisions adoptées par celui-ci concernant la présente annexe.

4. MISE EN ŒUVRE

4.1. Les parties conviennent qu'une personne qui est titulaire d'une licence "Partie FCL" de l'UE pour les avions, comprenant une qualification de classe, avec ou sans qualification de vol de nuit, ou une qualification de vol aux instruments pour avions, et qui a démontré sa conformité aux conditions particulières applicables de la FAA énoncées à l'appendice 1 est considérée comme satisfaisant aux exigences applicables pour obtenir un certificat de pilote, une ou des qualifications de classe ou une qualification de vol aux instruments de la FAA dans la catégorie "avions".

- 4.2. Les parties conviennent qu'une personne qui est titulaire d'un certificat de pilote de la FAA pour les avions, ou d'une qualification de vol aux instruments pour avions, et qui a démontré sa conformité aux conditions particulières de l'UE applicables énoncées à l'appendice 1 et a fourni la preuve en matière d'expérience récente, conformément aux dispositions applicables des TIP-L, est considérée comme satisfaisant aux exigences applicables pour obtenir une licence "Partie FCL" de l'UE, une ou plusieurs qualifications de classe, avec ou sans qualification de vol de nuit, ou une qualification de vol aux instruments dans la catégorie "avions".
- 4.3. Les licences "Partie FCL" de l'UE ou les certificats de pilote de la FAA qui ont été restitués, suspendus ou révoqués ne sont pas rétablis au moyen des dispositions de la présente annexe.
- 4.4. La portée des qualifications et des limites d'un certificat de pilote de la FAA ou d'une licence "Partie FCL" de l'UE délivrés conformément à la présente annexe est spécifiée plus en détail dans les TIP-L.
- 4.5. Une fois qu'une licence "Partie FCL" de l'UE ou un certificat de pilote de la FAA a été délivré conformément à la présente annexe, le titulaire doit, pour exercer les privilèges de cette licence ou de ce certificat de pilote, satisfaire aux exigences "Partie FCL" de l'UE ou aux exigences de la FAA, selon le cas, applicables en matière de revalidation ou de renouvellement.
- 4.6. La FAA, lors de la délivrance d'un certificat de pilote de la FAA basé sur une licence "Partie FCL" de l'UE conformément à la présente annexe, n'exige pas la restitution de cette licence "Partie FCL" de l'UE. Une autorité aéronautique, lors de la délivrance d'une licence "Partie FCL" de l'UE basée sur un certificat de pilote de la FAA conformément à la présente annexe, n'exige pas la restitution de ce certificat de pilote de la FAA.

- 4.7. Les agents techniques et, le cas échéant, les autorités aéronautiques:
- 4.7.1. à la demande de la FAA ou de l'autorité aéronautique qui délivre une licence "Partie FCL" de l'UE ou un certificat de pilote de la FAA conformément à la présente annexe, vérifient ou confirment mutuellement l'authenticité de la licence "Partie FCL" de l'UE, du certificat de pilote de la FAA ou de la qualification d'origine; et
- 4.7.2. fournissent selon la forme, la manière et le calendrier établis par le JACB des données statistiques concernant les licences "Partie FCL" de l'UE, les certificats de pilote de la FAA et les qualifications délivrées conformément à la présente annexe.
- 4.8. L'agent technique de chaque partie ou, le cas échéant, une autorité aéronautique fournit à l'agent technique de l'autre partie ou, le cas échéant, à une autorité aéronautique, sur demande et après accord mutuel, une assistance technique dans le cadre des activités d'octroi des licences de pilote afin de progresser vers la réalisation des objectifs de la présente annexe. Les agents techniques ou une autorité aéronautique peuvent refuser de fournir cette assistance technique faute de ressources disponibles.

4.9. Les modifications apportées par l'une ou l'autre partie à son organisation de l'aviation civile et à ses dispositions législatives et réglementaires, ses procédures, ses politiques ou ses normes dans ce domaine, y compris celles des agents techniques et des autorités aéronautiques, peuvent affecter la base d'exécution de la présente annexe. En conséquence, les parties se tiennent mutuellement informées, par l'intermédiaire des agents techniques et des autorités aéronautiques, le cas échéant, de leurs projets de modifications dès que possible et discutent de la mesure dans laquelle les changements envisagés affectent la base de la présente annexe. Si des consultations engagées conformément à l'article 15, paragraphe C, de l'accord amènent à convenir de modifier la présente annexe, les parties s'efforcent de garantir que cette modification entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur ou de mise en application du changement à l'origine de cette modification, ou dès que possible après cette date.

5. COMMUNICATION ET COOPÉRATION

- 5.1. Les agents techniques s'échangent, par l'intermédiaire du JACB, une liste de points de contact pour les différents aspects techniques de la présente annexe.
- 5.2. Toutes les communications entre les agents techniques, dont la documentation technique fournie pour examen et approbation comme précisé dans la présente annexe, sont en langue anglaise.
- 5.3. Le format de toutes les dates utilisées dans les communications est JJ MMM AAAA, par exemple "05 MAY 2014".

- 5.4. En cas de situation urgente ou inhabituelle, les points de contact des agents techniques et, le cas échéant, des autorités aéronautiques, tels que définis dans les TIP-L, communiquent en vue de veiller à la prise immédiate de mesures appropriées.
6. EXIGENCES DE QUALIFICATION POUR L'ACCEPTATION DES DÉMONSTRATIONS DE CONFORMITÉ
- 6.1. Exigences de base
- 6.1.1. Chaque agent technique et, le cas échéant, les autorités aéronautiques apportent à l'agent technique de l'autre partie la preuve de l'efficacité de leur système de surveillance réglementaire des pilotes. Ils démontrent, en particulier, le caractère efficace et adéquat:
- a) de leur structure juridique et réglementaire;
 - b) de leur structure organisationnelle;
 - c) de leurs ressources, dont un personnel suffisamment qualifié;
 - d) de leur programme de formation pour le personnel technique;
 - e) de leurs politiques, processus et procédures internes incluant un système de qualité;
 - f) de la documentation et des registres;

- g) du programme de surveillance; et
- h) de l'autorité dont ils disposent sur les titulaires réglementés d'une licence "Partie FCL" de l'UE ou d'un certificat de pilote de la FAA.

6.2. Confiance initiale

Chaque agent technique a démontré à l'autre agent technique l'efficacité de son propre système de surveillance réglementaire des activités relevant de la présente annexe au moyen d'activités de renforcement de la confiance initiale. Chaque agent technique a également démontré à l'autre l'efficacité de ses audits de qualité et de ses activités de normalisation, y compris des audits des autorités aéronautiques, comme indiqué au paragraphe 6.3.1.

6.3. Maintien de la confiance

6.3.1. Les agents techniques et les autorités aéronautiques continuent de démontrer mutuellement l'efficacité de leur surveillance, comme indiqué au paragraphe 6.1.1 de la présente annexe, conformément aux dispositions pertinentes des TIP-L élaborées par le JACB.

- a) Plus particulièrement, les agents techniques:
 - i) ont le droit de participer, en qualité d'observateur, aux audits de qualité et aux inspections de normalisation l'un de l'autre;

- ii) mettent à la disposition l'un de l'autre les rapports des audits de qualité et des inspections de normalisation applicables à la présente annexe, comme spécifié dans les TIP-L; et
 - iii) s'entraident afin de remédier aux constatations effectuées lors des audits et inspections qui ont une incidence sur la mise en œuvre de la présente annexe, le cas échéant.
- b) En particulier, la FAA et les autorités aéronautiques:
- i) permettent la réalisation d'audits de qualité et d'inspections de normalisation, comme indiqué au paragraphe 6.3.1 a) i) ci-dessus;
 - ii) partagent les informations de sécurité pertinentes et les limitations connues susceptibles d'affecter la capacité de l'autorité aéronautique ou de l'agent technique à respecter pleinement les normes de sécurité internationales applicables ou toute exigence de sécurité établie en vertu de l'accord;
 - iii) sous réserve des dispositions législatives et réglementaires applicables en matière de protection des données à caractère personnel, mettent à disposition les dossiers des licences de pilote et les rapports d'inspection pertinents, y compris les mesures répressives prises; et
 - iv) fournissent, lorsque cela est nécessaire, une assistance linguistique dans les bureaux de l'autorité aéronautique lors de l'examen de dossiers et documents rédigés dans leur langue nationale.

- c) Chaque agent technique informe l'autre au plus vite des cas où un agent technique ou une autorité aéronautique n'est pas en mesure de satisfaire à l'une des exigences spécifiées au paragraphe 6.3. Si l'un des agents techniques estime que les compétences techniques ne sont plus adéquates, les agents techniques se consultent et proposent un plan d'action comportant toute mesure corrective nécessaire afin de lutter contre ces insuffisances.
- d) Dans le cas où un agent technique ou une autorité aéronautique ne corrige pas les insuffisances dans le délai fixé dans le plan d'action, l'un ou l'autre agent technique peut soumettre la question au JACB.
- e) Lorsqu'une partie a l'intention de suspendre l'acceptation des constatations ou agréments réalisés par un agent technique ou une autorité aéronautique, elle en informe l'autre partie sans délai conformément à l'article 18, paragraphe A, de l'accord.

7. HONORAIRES

Les honoraires pratiqués sont conformes à l'article 14 de l'accord et aux exigences légales et réglementaires applicables.

Appendice 1

CONDITIONS PARTICULIÈRES

1. Conditions générales
 - 1.1. Le demandeur soumet une demande de conversion d'une licence "Partie FCL" de l'UE ou d'un certificat de pilote de la FAA conformément à la présente annexe, sous une forme normalisée et selon les modalités spécifiées dans les TIP-L.
 - 1.2. Un demandeur qui détient une licence "Partie FCL" de l'UE ou un certificat de pilote de la FAA comportant une restriction ou une limitation peut voir sa demande rejetée s'il n'existe pas de restriction ou de limitation similaire dans l'autre système.

2. Conditions particulières de l'UE

Pour être approuvé conformément à la partie FCL selon les conditions de la présente annexe, le demandeur doit respecter l'ensemble des conditions particulières de l'UE suivantes.

- 2.1. Conditions particulières de l'UE applicables à la délivrance d'une licence "Partie FCL" de l'UE pour avions [PPL(A)] et des qualifications de classe et de nuit associées, selon le cas, sur la base d'un certificat de pilote de la FAA
 - 2.1.1. Le demandeur démontre ou prouve qu'il a acquis les compétences linguistiques conformément au paragraphe FCL.055 de la partie FCL, sauf si sa maîtrise de la langue est validée par la mention "English Proficient" sur le certificat de pilote de la FAA. La mention "English Proficient" est considérée comme équivalente au niveau 4 de compétences en langue anglaise, comme indiqué dans les TIP-L.
 - 2.1.2. Le demandeur satisfait aux exigences médicales de l'UE définies dans le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission applicables à la licence PPL(A).
 - 2.1.3. Le demandeur effectue un examen pratique, comme indiqué dans les TIP-L, auprès d'un examinateur qualifié conformément à la partie FCL.
 - 2.1.4. Le demandeur démontre à l'examineur avant l'examen pratique qu'il a acquis un niveau suffisant de connaissances théoriques requises, comme indiqué dans les TIP-L, dans les 24 mois civils précédant le mois de la demande.

- 2.1.5. Le demandeur qui sollicite une qualification de vol de nuit "Partie FCL" fournit la preuve qu'il a satisfait aux exigences de vol de nuit énoncées au paragraphe FCL.810 de la partie FCL. L'expérience acquise au titre de l'entraînement au vol de nuit peut être portée en crédit, comme indiqué dans les TIP-L.
- 2.1.6. Le demandeur qui sollicite une qualification de classe MEP monopilote fournit la preuve que les exigences applicables pour la délivrance d'une qualification de classe terrestre MEP, telles que spécifiées dans la partie FCL, sous-partie H, sont satisfaites. Dans ce cas, l'examen pratique spécifié au paragraphe 2.1.3 ci-dessus est effectué sur un avion terrestre MEP. Un demandeur qui a une formation et une expérience préalables de vol sur des avions MEP peut bénéficier des crédits correspondant aux exigences de la partie FCL, sous-partie H, comme indiqué dans les TIP-L.
- 2.1.7. Une autorité aéronautique qui convertit un certificat de pilote de la FAA conformément à la présente annexe inscrit la mention suivante dans la rubrique VIII (ou XIII) de la licence "Partie FCL" de l'UE: "PPL(A) délivrée sur la base de l'accord UE-États-Unis".
- 2.2. Conditions particulières de l'UE applicables à la délivrance d'une qualification de vol aux instruments "Partie FCL" de l'UE pour les avions [IR(A)] sur la base d'une qualification de vol aux instruments de la FAA
- 2.2.1. Le demandeur démontre ou fournit la preuve qu'il a acquis les compétences linguistiques conformément au paragraphe FCL.055 de la partie FCL, sauf si sa maîtrise de la langue est validée par la mention "English Proficient" sur le certificat de pilote de la FAA. La mention "English Proficient" est considérée comme équivalente au niveau 4 de compétences en langue anglaise, comme indiqué dans les TIP-L.

- 2.2.2. Le demandeur satisfait aux exigences médicales de l'UE définies dans le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission applicables à la qualification IR(A).
- 2.2.3. Le demandeur effectue un examen pratique IR(A), comme indiqué dans les TIP-L, auprès d'un examinateur qualifié conformément à la partie FCL.
- 2.2.4. En ce qui concerne la démonstration des connaissances théoriques et comme détaillé dans les TIP-L, si le demandeur a une expérience minimale d'au moins 50 heures de vol selon les règles de vol aux instruments (IFR) en tant que commandant de bord d'avions, il démontre à l'examineur avant l'examen pratique IR(A) qu'il a acquis un niveau suffisant de connaissances théoriques requises. Dans les autres cas, le demandeur passe un examen écrit dans les 24 mois civils précédant le mois de la demande.
- 2.2.5. Le demandeur qui sollicite une qualification de vol aux instruments pour les avions terrestres MEP monopilotes fournit la preuve que les exigences applicables pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments pour les avions terrestres MEP énoncées dans la partie FCL, sous-partie G, sont satisfaites. Dans ce cas, l'examen pratique IR(A) spécifié au paragraphe 2.2.3 ci-dessus est effectué sur un avion terrestre MEP. Un demandeur qui a une formation et une expérience préalables de vol aux instruments sur des avions multimoteurs peut bénéficier des crédits correspondant aux exigences de la partie FCL, sous-partie G, comme indiqué dans les TIP-L.

- 2.2.6. Comme indiqué dans les TIP-L, le demandeur sollicitant la qualification de vol aux instruments doit avoir effectué un vol de familiarisation dans un État membre de l'UE, au sein d'un organisme de formation agréé conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission avant l'examen pratique IR(A). Le demandeur est dispensé de cette obligation s'il a une expérience préalable d'au moins 50 heures de vol en IFR en tant que commandant de bord d'avions ou une expérience antérieure d'au moins 10 heures de vol en IFR en tant que commandant de bord d'avions dans un État membre de l'UE ou un État européen participant à l'EASA conformément à l'article 129 du règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1-22).
- 2.2.7. Un demandeur qui a obtenu une qualification de vol aux instruments "Partie FCL" de l'UE sur la base de la présente annexe se soumet à l'ensemble des examens de connaissances théoriques prévus au paragraphe FCL.025 et au paragraphe FCL.615 IR de la partie FCL avant d'exercer ses privilèges de qualification de vol aux instruments avec une licence CPL, MPL ou ATPL conforme à la partie FCL de l'UE.

2.2.8. Un demandeur qui a obtenu une qualification de vol aux instruments "Partie FCL" de l'UE sur la base de la présente annexe se soumet à l'ensemble des examens de connaissances théoriques prévus au paragraphe FCL.025 de la partie FCL avant de bénéficier intégralement du crédit relatif à l'IR(A) dans les différentes catégories d'aéronefs conformément au paragraphe FCL.035 de la partie FCL.

2.2.9. Une autorité aéronautique qui convertit un certificat de pilote de la FAA conformément à la présente annexe inscrit la mention suivante dans la rubrique VIII (ou XIII) de la licence "Partie FCL" de l'UE: "PPL(A) / IR(A) délivrée sur la base de l'accord UE-États-Unis".

3. Conditions particulières de la FAA

Pour être agréé conformément au CFR 14, partie 61, dans le cadre de la présente annexe, le demandeur doit se conformer à l'ensemble des conditions particulières de la FAA suivantes :

3.1. Conditions particulières de la FAA applicables à la délivrance d'un certificat de pilote de la FAA, de la qualification de classe pour avion terrestre monomoteur et de la qualification de classe pour avion terrestre multimoteur, sur la base d'une licence "Partie FCL" de l'UE.

3.1.1. Le demandeur est capable de lire, parler, écrire et comprendre la langue anglaise. Une mention de compétences en anglais de niveau 4 ou supérieur pour la partie FCL est acceptée comme étant "English Proficient".

3.1.2. Le demandeur satisfait aux exigences du certificat médical de la FAA lui permettant d'exercer les privilèges d'un certificat de pilote de la FAA, conformément aux dispositions du CFR 14, partie 61.

- 3.1.3. Le demandeur a passé avec succès l'examen théorique requis, comme indiqué dans les TIP-L, dans les 24 mois civils précédant le mois de la demande.
- 3.1.4. Le demandeur effectue un examen de vol avec un instructeur de vol certifié par la FAA et titulaire d'une habilitation d'examineur appropriée de la FAA, comme indiqué dans les TIP-L.
- 3.1.5. Le demandeur qui sollicite une qualification multimoteur terrestre fournit la preuve qu'il a satisfait aux exigences relatives à la délivrance d'une qualification multimoteur terrestre, telles que décrites dans le CFR 14, partie 61. La formation et l'expérience sur les avions terrestres MEP peuvent être portées en crédit, comme indiqué dans les TIP-L.
- 3.2. Conditions particulières de la FAA applicables à la délivrance d'une qualification de vol aux instruments pour avion de la FAA sur la base d'une qualification de vol aux instruments "Partie FCL" de l'UE.
 - 3.2.1. Le demandeur est capable de lire, parler, écrire et comprendre la langue anglaise. Une mention de compétences en anglais de niveau 4 ou supérieur pour la partie FCL est acceptée comme étant "English Proficient".
 - 3.2.2. Le demandeur satisfait aux exigences du certificat médical de la FAA lui permettant d'exercer les privilèges d'un certificat de pilote de la FAA, conformément aux dispositions du CFR 14, partie 61.

- 3.2.3. Comme indiqué dans les TIP-L, le demandeur sollicitant une qualification de vol aux instruments doit avoir effectué un vol de familiarisation aux États-Unis, y compris sur leurs territoires, avec un instructeur de vol certifié par la FAA, avant la réalisation du contrôle de compétences en vol aux instruments avec un examinateur. Le demandeur est dispensé de cette obligation s'il a une expérience préalable d'au moins 50 heures de vol en IFR en tant que commandant de bord d'avions ou une expérience préalable d'au moins 10 heures de vol en IFR en tant que commandant de bord d'avions aux États-Unis, y compris leurs territoires.
- 3.2.4. Le demandeur passe un contrôle de compétences en vol aux instruments avec un examinateur, comme indiqué dans les TIP-L.
- 3.2.5. Le demandeur a passé avec succès l'examen théorique requis, comme indiqué dans les TIP-L, dans les 24 mois civils précédant le mois de la demande.
-

DÉCLARATION CONJOINTE

Les représentants des États-Unis d'Amérique et de l'Union européenne ont confirmé que la version en langue croate de l'annexe 3 de l'accord entre les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile, signé à Bruxelles le 30 juin 2008 (ci-après dénommé "l'accord"), peut être authentifiée par un échange de notes diplomatiques entre les États-Unis et l'Union européenne.

Ils ont en outre confirmé que, comme le prévoit l'accord, en cas de divergences d'interprétation entre les différentes versions linguistiques de l'accord ou de son annexe 3, la version anglaise prévaut.

La présente déclaration conjointe fait partie intégrante de l'accord.

Pour les États-Unis d'Amérique

Pour l'Union européenne
