



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 4 de setembro de 2020  
(OR. en)

11004/19

---

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

---

**AVIATION 145**  
**RELEX 686**  
**USA 57**

### **ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS**

---

Assunto: Posição a tomar, em nome da União Europeia, no Conselho Bilateral de Supervisão, ao abrigo do Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, no respeitante à adoção de uma decisão do Conselho Bilateral de Supervisão que adota o Anexo 3 do Acordo

---

## PROJETO

### CONSELHO BILATERAL DE SUPERVISÃO PARA O ACORDO ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E A COMUNIDADE EUROPEIA SOBRE COOPERAÇÃO EM MATÉRIA DE REGULAMENTAÇÃO DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

#### ATA DA DECISÃO

#### DECISÃO N.º 0010

Assinalando que a Alteração n.º 1 ao Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil ("Acordo") alarga o âmbito de aplicação do artigo 2.º, ponto B, do Acordo, a fim de incluir, entre outros, o licenciamento e formação do pessoal;

Assinalando ainda que o artigo 5.º do Acordo, com a redação que lhe foi dada, prevê a elaboração de novos anexos do Acordo sobre questões que se inserem no âmbito de aplicação do Acordo, que passam então, por força do artigo 19.º, ponto C, a entrar em vigor por decisão do Conselho Bilateral de Supervisão ("CBS"), instituído nos termos do artigo 3.º,

PELA PRESENTE, O CBS DECIDE O SEGUINTE:

1. Adotar o anexo 3 (Licenciamento de Pilotos) do Acordo, que acompanha a presente decisão, nas línguas alemã, búlgara, checa, dinamarquesa, eslovaca, eslovena, espanhola, estónia, finlandesa, francesa, grega, húngara, inglesa, italiana, letã, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, romena e sueca. Em caso de divergência de interpretação entre as diversas versões linguísticas, prevalece o texto em língua inglesa.
2. Tomar nota da Declaração Conjunta, a assinar pelos representantes das Partes, relativa à autenticação da versão em língua croata do anexo 3.

3. O anexo 3 (Licenciamento de Pilotos) do Acordo entra em vigor na data da última assinatura que se segue.

Pelo Conselho Bilateral de Supervisão:

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
(DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES)  
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

COMISSÃO EUROPEIA  
UNIÃO EUROPEIA

POR:

POR:

TÍTULO Administrador Associado para a  
: Segurança da Aviação

TÍTULO Diretor, Aviação  
: Direção-Geral da Mobilidade e dos  
Transportes, Comissão Europeia

DATA:

DATA:

LOCAL: Washington, DC, EUA

LOCAL: Bruxelas, Bélgica

## **ANEXO 3**

### LICENCIAMENTO DE PILOTOS

#### 1. OBJETIVO E ÂMBITO

- 1.1. As Partes avaliaram as normas, regras, práticas e procedimentos da contraparte relativos ao licenciamento de pilotos privados, incluindo as qualificações de voo noturno e por instrumentos para as categorias de avião monomotor de pistões (SEP) (terra) e avião multimotor de pistões (MEP) (terra), 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 privados e ao controlo da conformidade. Nenhum elemento do presente anexo será concebido como limitando 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 da Parte FCL de piloto privado da UE e os certificados de piloto privado da FAA, e os privilégios de piloto privado incluídos noutras licenças da 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 do presente anexo, nas categorias de avião SEP (terra) e avião MEP (terra) em operações de monopiloto, excluindo quaisquer qualificações de tipo. As licenças da Parte FCL da UE de piloto comercial para aviões (CPL (A)) e as licenças de piloto de linha aérea para aviões (ATPL (A)) contêm privilégios de piloto privado. A licença de piloto de tripulação múltipla (MPL) apenas contém privilégios de piloto privado se tal for especificamente averbado na licença. Da mesma forma, os certificados de piloto comercial e de piloto de transporte aéreo da FAA contêm privilégios de piloto privado. Essas licenças e esses 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 da Parte FCL da UE e 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 na sequência do processo necessário de construção de confiança conduzido pelos Agentes Técnicos.
- 1.5. O presente anexo não se aplica às licenças de piloto ou aos certificados de piloto emitidos 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 limita 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 nos termos das disposições legislativas e regulamentares aplicáveis.

## 2. DEFINIÇÕES

2.1. Além das definições previstas no Acordo, para efeitos do presente anexo, entende-se por:

a) "Qualificação de classe":

- i) em relação a uma licença da 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 sítio Web da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA),
- 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, nos termos das 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, parte 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 válido 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 permite a operação segundo as Regras de Voo por Instrumentos (IFR) ou em condições meteorológicas inferiores aos mínimos prescritos para as 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,
  - 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 permite 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 privado para aviões têm de ser exercidos em condições VFR de noite. A qualificação de voo noturno é emitida sem prazo 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 nos termos do Anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão (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 do 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 para os quais um piloto deve cumprir requisitos específicos de conhecimentos aeronáuticos e de experiência e ensaio, a fim de desempenhar as funções de piloto-comandante de uma aeronave;
- 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. O prazo de validade de uma qualificação é mencionado na licença de piloto.

### 3. CONSELHO CONJUNTO DE COORDENAÇÃO DA TRIPULAÇÃO

#### 3.1. Composição

3.1.1. É criado um Conselho Conjunto de Coordenação da Tripulação (JACB – Joint Aircrew Coordination Board), responsável perante o CBS, sob a chefia conjunta dos Diretores Executivos da AESA e da FAA responsáveis pelas Normas de Voo. O JACB deverá reunir, de cada Agente Técnico, representantes responsáveis pelo licenciamento de pilotos e pelos sistemas de gestão da qualidade/sistemas de gestão, conforme 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 elaborar planos de 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 dos sistemas de licenciamento de pilotos das Partes que possam afetar a base e o âmbito do anexo;
- f) Resolver problemas técnicos que se insiram no âmbito das responsabilidades dos agentes técnicos e das autoridades da aviação que não possam ser solucionados ao seu nível; e
- 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 relativas ao presente anexo.

#### 4. EXECUÇÃO

4.1. As Partes acordam que uma pessoa titular de uma licença da Parte FCL da UE para aviões, incluindo uma qualificação de classe, com ou sem qualificação de voo noturno, ou uma qualificação de voo por instrumentos para aviões, 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 aviões.

- 4.2. As Partes acordam que uma pessoa titular de um certificado de piloto da FAA para aviões, ou de uma qualificação de voo por instrumentos para aviões, que tenha demonstrado o cumprimento das Condições especiais da UE aplicáveis estabelecidas no Apêndice 1 e tenha apresentado prova de reconhecimento nos termos das 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 aviões.
- 4.3. As licenças da Parte FCL da UE ou os certificados de piloto da FAA que tenham sido entregues, suspensos ou revogados não podem ser reemitidos nos 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 da UE, emitidos nos termos do presente anexo, encontra-se mais bem especificado nos TIP-L.
- 4.5. Uma vez que uma licença da Parte FCL da UE ou um certificado de piloto da FAA tenham sido emitidos nos termos do presente anexo, o titular deve, para exercer os privilégios dessa licença ou certificado de piloto, satisfazer os requisitos de revalidação ou renovação, conforme aplicável, dos requisitos da Parte FCL da UE ou da FAA.
- 4.6. A FAA, após emitir um certificado de piloto da FAA com base numa licença da Parte FCL da UE nos termos do presente anexo, não pode requerer a entrega dessa licença da Parte FCL da UE. Uma autoridade da aviação, após emitir uma licença da Parte FCL da UE com base num certificado de piloto da FAA nos termos do presente anexo, não pode 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 nos termos do presente anexo, disponibilizar entre si a verificação ou confirmação da autenticidade do original da licença da Parte FCL da UE, do certificado de piloto da FAA ou da qualificação; e
- 4.7.2. Disponibilizar, na forma, do modo e nos prazos estabelecidos pelo JACB, dados estatísticos relativos às licenças da Parte FCL da UE, aos certificados de piloto da FAA e às qualificações que tenham sido emitidos nos termos do presente anexo.
- 4.8. O agente técnico ou, se for caso disso, a autoridade da aviação 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 da organização, da legislação, da regulamentação, dos procedimentos, das políticas ou das normas no domínio da aviação civil, incluindo relativamente aos agentes técnicos e às autoridades da aviação, efetuadas por cada Parte, podem afetar a base em que é executado o presente anexo. Por conseguinte, as Partes, através dos agentes técnicos e das autoridades da aviação, consoante o caso, informar-se-ão mutuamente sobre os 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 artigo 15.º, ponto C, 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, deverão manter e trocar 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 MAY 2014".

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, assegurarão a comunicação e garantirão a adoção imediata das medidas adequadas.

## 6. REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO PARA A ACEITAÇÃO DE CONSTATAÇÕES DE 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 os elementos a seguir indicados, eficazes e adequados:

- a) Estrutura legislativa e regulamentar;
- b) Estrutura organizativa;
- c) Recursos, incluindo pessoal qualificado suficiente ;
- 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; e
- h) Autoridade sobre titulares regulamentados de licenças da Parte FCL da UE e de certificados de piloto da FAA.

## 6.2. Confiança inicial

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 também reciprocamente a eficácia das suas auditorias de qualidade e 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 continuar a demonstrar reciprocamente, uma supervisão eficaz conforme especificado no ponto 6.1.1 do presente anexo, nos termos das 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, e
  - iii) apoiar-se mutuamente na resolução de situações detetadas em auditorias e inspeções que afetem a execução 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 referidas no ponto 6.3.1, alínea a), subalínea i), acima;
  - ii) partilhar as informações de segurança relevantes e as limitações conhecidas que 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) Sob reserva das disposições legislativas e regulamentares aplicáveis sobre proteção de dados pessoais, disponibilizar os registos de licenciamento de pilotos e os relatórios de inspeção relevantes, incluindo ações de execução realizadas; e
  - 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, da impossibilidade de um agente técnico ou uma autoridade da aviação 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 das constatações ou das certificações de um agente técnico ou uma autoridade da aviação, a Parte notificará prontamente a outra Parte, nos termos do artigo 18.º, ponto A, do Acordo.

## 7. TAXAS

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

## Apêndice 1

### 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 nos termos do presente anexo num formulário normalizado e do modo especificado nos TIP-L.
  - 1.2. O pedido do 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 ser recusado 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 aviões (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 possui proficiência linguística de acordo com o ponto FCL.055 da Parte FCL, salvo se, no seu certificado de piloto 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 conforme especificado nos TIP-L.

2.1.2. O requerente deverá satisfazer os requisitos médicos da UE, tal como estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, aplicáveis à PPL(A).

2.1.3. O requerente deverá realizar uma prova de perícia, conforme especificado nos TIP-L, com um examinador qualificado de acordo com a Parte FCL.

2.1.4. O requerente deverá demonstrar ao examinador, antes da prova de perícia, que adquiriu o nível adequado de conhecimentos teóricos exigido, conforme especificado 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 especificado 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 Parte FCL, Subparte H. Neste caso, a prova de perícia a que se refere o ponto 2.1.3, acima, do presente Anexo deverá ser realizada num avião MEP (terra). A um requerente que tenha formação anterior e experiência de voo em aviões MEP podem ser creditados os requisitos da Parte FCL, Subparte H, conforme especificado nos TIP-L.
- 2.1.7. Uma autoridade da aviação, ao proceder à conversão de um certificado de piloto da FAA nos termos do 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 EUA-UE".
- 2.2. Condições especiais da UE aplicáveis à emissão de uma qualificação de voo por instrumentos de Parte FCL da UE para aviões (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 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 conforme especificado nos TIP-L.

- 2.2.2. O requerente deverá satisfazer os requisitos médicos da UE, estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, aplicáveis à IR(A).
- 2.2.3. O requerente deverá realizar uma prova de perícia para a IR(A), conforme especificado 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 da prova de perícia para a IR(A) que possui um nível adequado dos conhecimentos teóricos exigidos. Nos restantes 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 estabelecido na Parte FCL, Subparte G. Nesse caso, a prova de perícia para a IR(A) a que se refere o ponto 2.2.3, acima, deverá ser realizada num avião MEP (terra). A um requerente que tenha formação anterior em instrumentos e experiência de voo em aviões multimotor podem ser creditados os requisitos da Parte FCL, Subparte G, conforme especificado nos TIP-L.

- 2.2.6. Conforme especificado nos TIP-L, um requerente que se candidate a uma qualificação de voo por instrumentos deverá ter realizado voos de aclimatização num Estado-Membro da UE, junto de uma organização de formação aprovada nos termos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, antes de ser submetido à prova de perícia de IR(A). O 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 num dos Estados-Membros da UE ou em qualquer Estado europeu que faça parte da AESA, nos termos do artigo 129.º do Regulamento (UE) n.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1-22).
- 2.2.7. Um requerente que tenha obtido uma qualificação de voo por instrumentos de Parte FCL da UE com base no presente anexo deverá ser submetido ao conjunto completo 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 de 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 ao conjunto completo de exames de conhecimentos teóricos, de acordo com o ponto FCL.025 da Parte FCL antes de receber o crédito integral relativo à 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 nos termos do 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 EUA-UE".

### 3. CONDIÇÕES ESPECIAIS DA FAA

Para ser certificado 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.
- 3.1.1. O requerente deverá ser capaz de ler, falar, escrever e compreender a língua inglesa. Um averbamento na licença da Parte FCL de proficiência em língua inglesa de Nível 4 ou superior será aceite como proficiência em inglês.
- 3.1.2. O requerente deverá satisfazer os requisitos do certificado médico da FAA para exercer os privilégios de um certificado de piloto da FAA, conforme prescrito na Parte 61 do CFR 14.

- 3.1.3. O requerente deverá ter sido aprovado no exame dos conhecimentos exigidos, conforme especificado 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 especificado 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 especificado 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. Um averbamento de proficiência em língua inglesa de Nível 4 ou superior na licença da Parte FCL será aceite como proficiência em inglês.
- 3.2.2. O requerente deverá satisfazer os requisitos do certificado médico da FAA para exercer os privilégios de um certificado de piloto da FAA, conforme prescrito na Parte 61 do CFR 14.

- 3.2.3. Conforme especificado 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 em IFR como piloto-comandante de aviões ou experiência anterior de pelo menos 10 horas de voo em IFR como piloto-comandante em aviões nos Estados Unidos, incluindo os seus territórios.
- 3.2.4. O requerente deverá ser submetido a uma verificação da proficiência em instrumentos com um examinador, conforme especificado nos TIP-L.
- 3.2.5. O requerente deverá ter sido aprovado no exame dos conhecimentos exigidos, conforme especificado nos TIP-L, no período de 24 meses de calendário que antecede o mês do requerimento.
-

## DECLARAÇÃO CONJUNTA

Os representantes dos Estados Unidos da América e da União Europeia confirmaram que a versão em língua croata do anexo 3 do Acordo entre os Estados Unidos da América e a Comunidade Europeia sobre cooperação em matéria de regulamentação da segurança da aviação civil, assinado em Bruxelas, em 30 de junho de 2008 ("Acordo"), pode ser autenticada através de uma troca de notas diplomáticas entre os Estados Unidos e a União Europeia.

Além disso, confirmaram que, tal como previsto no Acordo, em caso de divergência de interpretação entre as diversas versões linguísticas do Acordo ou do seu anexo 3, prevalece a versão em língua inglesa.

A presente declaração conjunta é parte integrante do Acordo.

Pelos Estados Unidos da América

Pela União Europeia

---