



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 4 septembrie 2020
(OR. en)

11004/19

**Dosar interinstituțional:
2019/0066 (NLE)**

**AVIATION 145
RELEX 686
USA 57**

ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE

Subiect:	Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Consiliului bilateral de supraveghere, în temeiul Acordului dintre Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană privind cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile, în ceea ce privește adoptarea unei decizii a Consiliului bilateral de supraveghere de adoptare a anexei 3 la acord
----------	---

PROIECT

CONSILIUL BILATERAL DE SUPRAVEGHERE PENTRU ACORDUL
DINTRE STATELE UNITE ALE AMERICII
ȘI COMUNITATEA EUROPEANĂ PRIVIND
COOPERAREA ÎN MATERIE DE REGLEMENTARE A SIGURANȚEI AVIAȚIEI CIVILE

PROCES-VERBAL AL DECIZIEI

DECIZIA nr. 0010

Luând act de faptul că Amendamentul 1 la Acordul dintre Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană privind cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile (denumit în continuare „acordul”) extinde domeniul de aplicare al articolului 2 alineatul B din acord pentru a include, printre altele, autorizarea și formarea personalului;

Luând act, în continuare, de faptul că articolul 5 din acord, astfel cum a fost modificat, prevede elaborarea de noi anexe la acord pentru aspecte care fac obiectul acordului, care intră apoi în vigoare, în temeiul articolului 19 alineatul C, în urma unei decizii a Consiliului bilateral de supraveghere (*Bilateral Oversight Board*, BOB) instituit în temeiul articolului 3,

BOB decide după cum urmează:

1. Adoptă anexa 3 (Acordarea licențelor de pilot) la acord, atașată la prezenta decizie, în limbile bulgară, cehă, daneză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, italiană, letonă, lituaniană, maghiară, malteză, olandeză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă și suedeză. În cazul unor divergențe de interpretare între diferitele versiuni lingvistice, textul în limba engleză prevalează.
2. Ia act de declarația comună care urmează a fi semnată de reprezentanții părților cu privire la autentificarea versiunii în limba croată a anexei 3.

3. Anexa 3 (Acordarea licențelor de pilot) la acord intră în vigoare la data ultimei semnături dintre cele de mai jos.

Pentru Consiliul bilateral de supraveghere:

ADMINISTRAȚIA FEDERALĂ A AVIAȚIEI
DEPARTAMENTUL TRANSPORTURI
STATELE UNITE ALE AMERICII

COMISIA EUROPEANĂ
UNIUNEA EUROPEANĂ

PRIN:

TITLU: Administrator asociat pentru
siguranța aviației

DATA:

LOCUL: Washington, DC

PRIN:

TITLU: Director, Aviație
Direcția Generală Mobilitate și
Transporturi, Comisia Europeană

DATA:

LOCUL: Bruxelles, Belgia

ANEXA 3

ACORDAREA LICENȚELOR DE PILOT

1. OBIECTIV ȘI DOMENIU DE APLICARE

- 1.1. Părțile și-au evaluat reciproc standardele, normele, practicile și procedurile legate de acordarea licențelor de pilot particular, incluzând calificările de zbor pe timp de noapte și de zbor instrumental pentru categoria avioanelor terestre cu piston monomotor (*single-engine piston*, SEP) și cea a avioanelor terestre cu piston multimotor (*multi-engine piston*, MEP), dar excluzând calificările de tip, și au concluzionat că acestea sunt suficient de compatibile pentru a permite acceptarea reciprocă a aprobărilor și a constatărilor. Prezenta anexă acoperă acceptarea reciprocă a constatărilor de conformitate și a documentației, precum și furnizarea de asistență tehnică în ceea ce privește acordarea licențelor de pilot particular și monitorizarea conformității. Nicio dispoziție din prezenta anexă nu se interpretează ca limitând capacitatea unei părți de a acționa în conformitate cu articolul 15 din acord.

- 1.2. Domeniul de aplicare al prezentei anexe acoperă licențele de pilot particular ale UE conforme cu partea FCL și certificatele de pilot particular ale FAA, privilegiile piloților particulari incluse în alte licențe ale UE conforme cu partea FCL și în alte certificate de pilot ale FAA, precum și calificările de zbor pe timp de noapte și de zbor instrumental, astfel cum se specifică în apendicele 1 la prezenta anexă, pentru categoria avioanelor terestre SEP și cea a avioanelor terestre MEP în operațiuni cu un singur pilot, cu excluderea oricăror calificări de tip. Licențele de pilot comercial FCL pentru avioane [CPL(A)] și licențele de pilot de transport aerian de linie pentru avioane [ATPL (A)] ale părții UE conțin privilegiile de pilot particular. Licența de pilot cu echipaj multiplu (MPL) conține privilegiile de pilot particular numai dacă acestea sunt menționate în mod specific în licență. În mod similar, certificatele de pilot comercial și de pilot de transport aerian ale FAA conțin privilegiile de pilot particular. Aceste licențe și certificate de pilot sunt eligibile pentru conversie în termenii stabiliți în prezenta anexă, dacă privilegiile sunt aplicabile.
- 1.3. Domeniul de aplicare al prezentei anexe poate fi extins la alte licențe ale UE conforme cu partea FCL, precum și la alte certificate și calificări de pilot ale FAA și la alte categorii de aeronave, printr-o modificare a prezentei anexe în temeiul unei decizii a Consiliului bilateral de supraveghere (*Bilateral Oversight Board*, BOB), adoptată în conformitate cu articolul 19 alineatul B din acord.
- 1.4. Extinderea domeniului de aplicare al prezentei anexe are loc în urma procesului necesar de consolidare a încrederii desfășurat de agenții tehnici.
- 1.5. Prezenta anexă nu se aplică niciunei licențe de pilot sau certificat de pilot emis de un alt stat contractant la Convenția privind aviația civilă internațională din 1944 (Convenția de la Chicago) care a fost validat de FAA sau de o autoritate aeronautică, astfel cum se clarifică în Procedurile de punere în aplicare tehnică – Acordarea de licențe (*Technical Implementation Procedures – Licensing*, TIP-L).

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

2. DEFINIȚII

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

(a) „Calificare de clasă” înseamnă:

- (i) în ceea ce privește o licență a UE conformă cu partea FCL, o calificare valabilă anexată unei licențe de pilot. Privilegiile titularului unei calificări de clasă SEP sau MEP sunt să acționeze în calitate de pilot pe clasa de aeronave specificată în calificare, astfel cum este prevăzut în „Lista avioanelor – Calificări de clasă și de tip și lista aprobărilor” (*List of Aeroplanes – Class and Type Ratings and Endorsement List*) publicată pe site-ul web al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA);
- (ii) în ceea ce privește un certificat de pilot al FAA, o clasificare a aeronavei într-o categorie cu caracteristici de funcționare similare celor prevăzute în Titlul 14 din Codul Regulamentelor Federale (14 CFR) § 61.5 (de exemplu, terestre monomotor și terestre multimotor).

- (b) „Conversie” înseamnă eliberarea unei licențe a UE conforme cu partea FCL pe baza unui certificat de pilot al FAA sau eliberarea unui certificat de pilot al FAA pe baza unei licențe a UE conforme cu partea FCL, în conformitate cu dispozițiile prezentei anexe.
- (c) „Acceptare” înseamnă acceptarea privilegiilor unei calificări de clasă sau de tip dintr-un certificat de pilot al FAA, pe baza experienței recente a titularului certificatului. [14 CFR partea 61 și partea C din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011].
- (d) „Licență a UE conformă cu partea FCL” înseamnă o licență de echipaj de zbor valabilă care este conformă cu cerințele părții FCL.
- (e) „Certificat de pilot al FAA” înseamnă un certificat de pilot valabil al Administrației Federale a Aviației, care este conform cu cerințele corespunzătoare prevăzute în 14 CFR partea 61.
- (f) „Examinare a zborului” înseamnă o evaluare a competențelor de zbor efectuată cu un instructor de zbor certificat care deține o competență de examinare corespunzătoare recunoscută de FAA.

- (g) „Calificare de zbor instrumental” înseamnă:
- (i) în ceea ce privește o calificare de zbor instrumental a UE conformă cu partea FCL, o calificare valabilă pe o licență a UE conformă cu partea FCL permițând operarea în conformitate cu regulile de zbor instrumental (*Instrument Flight Rules*, IFR) sau în condiții meteorologice inferioare valorilor minime prevăzute pentru regulile de zbor la vedere (*Visual Flight Rules*, VFR), care este limitată la operarea monomotor sau multimotor, sau care, în cazul unei licențe de pilot cu echipaj multiplu (MPL), este limitată în plus la operarea cu echipaj multiplu;
 - (ii) în ceea ce privește o calificare de zbor instrumental a FAA, o calificare valabilă pe un certificat de pilot al FAA care face obiectul acceptării și cerințelor privind clasa de aeronave, care permite operarea în conformitate cu IFR sau în condiții meteorologice inferioare valorilor minime prevăzute pentru VFR.
- (h) „Calificare de zbor pe timp de noapte” înseamnă o calificare atașată unei licențe a UE conforme cu partea FCL cu care trebuie exercitate privilegiile licenței de pilot particular pentru avioane în condiții VFR pe timp de noapte. Calificarea de zbor pe timp de noapte se eliberează fără dată de expirare.
- (i) „Test de îndemânare” înseamnă demonstrarea îndemânării pentru emiterea unei licențe sau calificări, inclusiv orice examinare orală care poate fi necesară în conformitate cu anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei (partea FCL).

- (j) „Condiții speciale” înseamnă acele cerințe în cazul cărora s-a constatat, pe baza unei comparări a sistemelor reglementare ale părților în materie de acordare a licențelor, că nu sunt comune ambelor sisteme și că sunt suficient de semnificative pentru a fi abordate în prezenta anexă. Lista condițiilor speciale figurează în apendicele 1 la prezenta anexă.
- (k) „Calificare de tip” înseamnă:
- (i) în ceea ce privește o licență a UE conformă cu partea FCL, o calificare atașată unei licențe de pilot. Privilegiile titularului unei calificări de tip sunt să acționeze în calitate de pilot pe tipul de aeronavă specificat în calificare, astfel cum este prevăzut în lista de calificări de tip și de aprobări de licențe pentru echipajul de zbor publicată de AESA – toate aeronavele cu excepția elicopterelor;
 - (ii) în ceea ce privește un certificat de pilot al FAA, calificarea dintr-un certificat de pilot al FAA pentru orice aeronavă de mare capacitate (cu excepția aerostatelor), avion turboreactor sau altă aeronavă specificată de administratorul FAA prin proceduri de certificare de tip, pentru care piloții trebuie să îndeplinească cerințe specifice în materie de cunoștințe și experiență în domeniul aeronautic și în materie de încercări pentru a acționa în calitate de pilot al aeronavei.
- (l) „Valabil” înseamnă:
- (i) în ceea ce privește un certificat de pilot al FAA sau o licență a UE conformă cu partea FCL, că un astfel de certificat sau o astfel de licență nu face obiectul unei renunțări, suspendări, revocări sau expirări;

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

3. COMITETUL MIXT DE COORDONARE A PERSONALULUI NAVIGANT

3.1. Componentă

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

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

3.2. Mandat

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

- (a) elaborarea, aprobarea și revizuirea TIP-L, inclusiv cooperarea, asistența, schimbul de informații și activitățile de asigurare a încrederii continue destinate a fi utilizate în cadrul proceselor care fac obiectul prezentei anexe;

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

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

4. PUNERE ÎN APLICARE

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

- 4.2. Părțile convin că o persoană care deține un certificat de pilot al FAA pentru avioane, sau o calificare de zbor instrumental pentru avioane, și care a demonstrat conformitatea cu condițiile speciale aplicabile ale UE stipulate în apendicele 1 și a furnizat elemente de probă ale acceptării în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale TIP-L este considerată a îndeplini cerințele pentru obținerea unei licențe a UE conforme cu partea FCL, a unei (unor) calificări de clasă, cu sau fără o calificare de zbor pe timp de noapte, sau o calificare de zbor instrumental în categoria avionului.
- 4.3. Licențele UE conforme cu partea FCL sau certificatele de pilot ale FAA care au făcut obiectul unei renunțări, suspendări sau revocări nu pot fi reînstituite în temeiul termenilor prezentei anexe.
- 4.4. Domeniul de aplicare al calificărilor și limitărilor unui certificat de pilot al FAA sau al unei licențe a UE conforme cu partea FCL eliberate în conformitate cu prezenta anexă este specificat mai în detaliu în TIP-L.
- 4.5. Odată ce o licență a UE conformă cu partea FCL sau un certificat de pilot al FAA a fost eliberat în conformitate cu prezenta anexă, titularul trebuie să respecte cerințele de revalidare sau de reînnoire, după caz, ale UE partea FCL sau ale FAA, pentru a putea exercita privilegiile respectivei licențe sau ale respectivului certificat de pilot.
- 4.6. La eliberarea unui certificat de pilot al FAA pe baza unei licențe a UE conforme cu partea FCL, în conformitate cu prezenta anexă, FAA nu solicită renunțarea la respectiva licență a UE conformă cu partea FCL. La eliberarea unei licențe a UE conforme cu partea FCL pe baza unui certificat de pilot al FAA, în conformitate cu prezenta anexă, o autoritate aeronautică nu solicită renunțarea la respectivul certificat de pilot al FAA.

- 4.7. Agenții tehnici și, după caz, autoritățile aeronautice:
- 4.7.1. la cererea FAA sau a autorității aeronautice care eliberează o licență a UE conformă cu partea FCL sau un certificat de pilot al FAA în conformitate cu prezenta anexă, trebuie să-și furnizeze reciproc verificarea sau confirmarea autenticității originalului licenței UE conforme cu partea FCL, a certificatului de pilot al FAA, sau a calificării; și,
- 4.7.2. respectând forma, modalitatea și programul stabilite de JACB, trebuie să furnizeze date statistice privind licențele UE conforme cu partea FCL, certificatele de pilot ale FAA și calificările care au fost eliberate în conformitate cu prezenta anexă.
- 4.8. Agentul tehnic al fiecărei părți sau, după caz, o autoritate aeronautică furnizează, dacă este necesar, la cerere și în urma unui acord mutual, agentului tehnic sau, după caz, autorității aeronautice a celeilalte părți asistență tehnică în activitățile de acordare a licențelor de pilot, în scopul îndeplinirii obiectivului prezentei anexe. Agenții tehnici sau autoritățile aeronautice pot refuza să acorde această asistență tehnică pe motiv de lipsă a resurselor necesare.

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

5. COMUNICARE ȘI COOPERARE

- 5.1. Prin intermediul JACB, agenții tehnici păstrează și își transmit reciproc o listă a punctelor de contact pentru diversele aspecte tehnice ale prezentei anexe.
- 5.2. Toate comunicările dintre agenții tehnici, inclusiv documentația tehnică furnizată spre examinare sau aprobare, în conformitate cu detaliile din prezenta anexă, se efectuează în limba engleză.
- 5.3. Formatul pentru toate datele utilizate în comunicări este ZZ LLL AAAA, de exemplu, „05 MAI 2014”.

- 5.4. Dacă apar situații urgente sau neobișnuite, punctele de contact ale agenților tehnici și, după caz, ale autorităților aeronautice, astfel cum sunt identificate în TIP-L, comunică și se asigură că se iau de îndată măsurile corespunzătoare.
6. CERINȚE DE CALIFICARE PENTRU ACCEPTAREA CONSTATĂRILOR DE CONFORMITATE
- 6.1. Cerințe de bază
- 6.1.1. Fiecare agent tehnic și orice autoritate aeronautică, după caz, demonstrează celui alt agent tehnic eficacitatea sistemelor lor de supraveghere reglementară a piloților. În special, ei demonstrează eficacitatea și adecvarea următoarelor elemente:
- (a) structura juridică și de reglementare;
 - (b) structura organizatorică;
 - (c) resursele, inclusiv faptul că dispun de personal calificat suficient;
 - (d) programul de pregătire pentru personalul lor tehnic;
 - (e) politicile, procesele și procedurile interne, inclusiv existența unui sistem de calitate;
 - (f) documentația și registrele;

- (g) programul de supraveghere; și
- (h) autoritatea în ceea ce privește titularii reglementați ai unei licențe a UE conforme cu partea FCL sau ai unui certificat de pilot al FAA.

6.2. Încrederea inițială

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

6.3. Încrederea continuă

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

(a) În special, agenții tehnici:

- (i) au dreptul de a participa, în calitate de observator, la auditurile de calitate și la inspecțiile de standardizare ale celorlalți;

- (ii) pun la dispoziția celui alt agent tehnic rapoartele auditurilor de calitate și ale inspecțiilor de standardizare aplicabile prezentei anexe, astfel cum se specifică în TIP-L; și
 - (iii) se asistă reciproc în soluționarea constatărilor auditurilor și inspecțiilor care au un impact asupra punerii în aplicare a prezentei anexe, după caz.
- (b) În special, FAA și autoritățile aeronautice:
- (i) permit realizarea de audituri de calitate și inspecții de standardizare astfel cum se detaliază la punctul 6.3.1 litera (a) subpunctul (i) de mai sus;
 - (ii) fac schimb de informații relevante privind siguranța și privind limitări cunoscute care pot afecta capacitatea unei autorități aeronautice sau a unui agent tehnic de a respecta pe deplin standardele de siguranță internaționale aplicabile sau orice fel de cerințe de siguranță stabilite în temeiul acordului;
 - (iii) cu respectarea actelor cu putere de lege și a regulamentelor aplicabile privind protecția datelor cu caracter personal, pun la dispoziție registrele și rapoartele de inspecție relevante privind acordarea licențelor de pilot, inclusiv acțiunile finalizate vizând asigurarea conformității; și
 - (iv) asigură servicii de interpretare lingvistică la sediul autorității aeronautice în timpul examinării registrelor și documentației înregistrate în limba națională a acesteia, atunci când este necesar.

- (c) Agenții tehnici își notifică reciproc, în cel mai scurt timp, situația în care un agent tehnic sau o autoritate aeronautică se află în imposibilitatea de a îndeplini o cerință prevăzută la punctul 6.3. Dacă oricare dintre agenții tehnici consideră că competența tehnică nu mai este corespunzătoare, agenții tehnici se consultă și propun un plan de acțiune, inclusiv orice activitate corectivă necesară, în vederea remedierii deficiențelor.
- (d) În cazul în care un agent tehnic sau o autoritate aeronautică nu remediază deficiențele în termenul specificat în planul de acțiune, oricare dintre agenții tehnici poate să sesizeze JACB în acest sens.
- (e) Atunci când una dintre părți intenționează să suspende acceptarea constatărilor sau a aprobărilor emise de un agent tehnic sau de o autoritate aeronautică, partea respectivă notifică de îndată cealaltă parte în conformitate cu articolul 18 alineatul A din acord.

7. TAXE

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

Apendicele 1

CONDIȚII SPECIALE

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

2. Condiții speciale ale UE

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

- 2.1. Condiții speciale ale UE aplicabile eliberării unei licențe a UE conforme cu partea FCL pentru aeronave [PPL(A)] și a calificărilor de clasă și de zbor pe timp de noapte asociate, pe baza unui certificat de pilot al FAA
 - 2.1.1. Solicitantul trebuie să demonstreze sau să prezinte o dovadă a faptului că a dobândit competențe lingvistice în conformitate cu punctul FCL.055 din partea FCL, cu excepția cazului în care deține o atestare „English Proficient” (competent în limba engleză) înscrisă pe certificatul de pilot al FAA. Atestarea „English Proficient” este considerată a fi egală cu nivelul 4 de competență lingvistică în limba engleză, astfel cum se detaliază în TIP-L.
 - 2.1.2. Solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele medicale ale UE, astfel cum sunt stipulate în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, aplicabile PPL(A).
 - 2.1.3. Solicitantul trebuie să treacă un test de îndemânare, după cum se detaliază în TIP-L, cu un examinator calificat în conformitate cu partea FCL.
 - 2.1.4. Solicitantul trebuie să-i demonstreze examinatorului, înaintea testului de îndemânare, că a dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice necesare, astfel cum se detaliază în TIP-L, în perioada de 24 de luni calendaristice care precedă luna în care se depune cererea.

- 2.1.5. Un solicitant care solicită o calificare de zbor pe timp de noapte conformă cu partea FCL trebuie să facă dovada faptului că a îndeplinit cerințele privind zborul pe timp de noapte prevăzute la punctul FCL.810 din partea FCL. Experiența în pregătirea în zborul pe timp de noapte poate fi recunoscută, după cum se detaliază în TIP-L.
- 2.1.6. Un solicitant care solicită o calificare de clasă MEP cu un singur pilot trebuie să facă dovada faptului că sunt îndeplinite cerințele pentru eliberarea unei calificări de clasă MEP terestre, astfel cum se stipulează în partea FCL subpartea H. În acest caz, testul de îndemânare menționat la punctul 2.1.3 de mai sus se efectuează pe un avion terestru MEP. Dacă un solicitant deține o pregătire și o experiență de zbor prealabile pe avioane MEP, acestea pot fi recunoscute pentru cerințele din partea FCL subpartea H, astfel cum se detaliază în TIP-L.
- 2.1.7. În momentul conversiei unui certificat de pilot al FAA în conformitate cu prezenta anexă, autoritatea aeronautică trebuie să înscrie următoarea declarație la punctul VIII (sau XIII) al licenței UE conforme cu partea FCL: „PPL(A) issued on the basis of the EU-US Agreement” [PPL(A) eliberată pe baza Acordului UE-SUA].
- 2.2. Condiții speciale ale UE aplicabile eliberării unei calificări de zbor instrumental a UE conforme cu partea FCL pentru avioane [IR(A)] pe baza unei calificări de zbor instrumental a FAA
- 2.2.1. Solicitantul trebuie să demonstreze sau să prezinte o dovadă a faptului că a dobândit competențe lingvistice în conformitate cu punctul FCL.055 din partea FCL, cu excepția cazului în care deține o atestare „English Proficient” (competent în limba engleză) înscrisă pe certificatul de pilot al FAA. Atestarea „English Proficient” este considerată a fi egală cu nivelul 4 de competență lingvistică în limba engleză, astfel cum se detaliază în TIP-L.

- 2.2.2. Solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele medicale ale UE, astfel cum sunt stipulate în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, aplicabile IR(A).
- 2.2.3. Solicitantul trebuie să treacă un test de îndemânare IR(A), după cum se detaliază în TIP-L, cu un examinator calificat în conformitate cu partea FCL.
- 2.2.4. În ceea ce privește demonstrarea cunoștințelor teoretice și după cum se detaliază în TIP-L, dacă solicitantul are o experiență minimă de cel puțin 50 de ore de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) ca pilot comandant pe avioane, acesta demonstrează examinatorului, înaintea testului de îndemânare IR(A), că a dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice necesare. În caz contrar, solicitantul trebuie să reușească un examen scris în perioada de 24 de luni calendaristice care precedă luna în care se depune cererea.
- 2.2.5. Un solicitant care solicită o calificare de zbor instrumental pentru avioane terestre MEP cu un singur pilot trebuie să facă dovada faptului că sunt îndeplinite cerințele pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental pentru avioane terestre MEP, astfel cum se stipulează în partea FCL subpartea G. În acest caz, testul de îndemânare IR(A) menționat la punctul 2.2.3 de mai sus se efectuează pe un avion terestru MEP. Dacă un solicitant deține o pregătire și o experiență de zbor instrumental prealabile pe avioane multimotor, acestea pot fi recunoscute pentru cerințele din partea FCL subpartea G, astfel cum se detaliază în TIP-L.

- 2.2.6. După cum se detaliază în TIP-L, un solicitant care solicită o calificare de zbor instrumental trebuie să fi efectuat zboruri de familiarizare într-un stat membru al UE, în cadrul unei organizații de pregătire aprobate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei, înainte de administrarea testului de îndemânare IR(A). Solicitantul este scutit de această cerință dacă are o experiență anterioară de cel puțin 50 de ore de zbor în conformitate cu IFR ca pilot comandant pe avioane sau o experiență anterioară de cel puțin 10 ore de zbor în conformitate cu IFR ca pilot comandant pe avioane în oricare dintre statele membre ale UE sau în orice stat european care participă în cadrul AESA în conformitate cu articolul 129 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1-22).
- 2.2.7. Un solicitant care a obținut o calificare de zbor instrumental a UE conformă cu partea FCL în baza prezentei anexe este obligat să parcurgă întregul set de examinări teoretice în conformitate cu punctele FCL.025 și FCL.615 IR din partea FCL înainte de a-și exercita privilegiile de zbor instrumental cu o CPL, MPL sau ATPL a UE conformă cu partea FCL.

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

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

3. Condiții speciale ale FAA

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

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

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

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

- 3.1.3. Solicitantul trebuie să fi promovat testul de cunoștințe necesar, astfel cum se detaliază în TIP-L, în perioada de 24 de luni calendaristice care precedă luna în care se depune cererea.
- 3.1.4. Solicitantul trebuie să promoveze o examinare a zborului cu un instructor de zbor certificat de FAA care deține o autoritate de examinare corespunzătoare a FAA, după cum se detaliază în TIP-L.
- 3.1.5. Un solicitant care solicită o calificare pentru avioane terestre multimotor trebuie să prezinte dovada faptului că a îndeplinit cerințele pentru eliberarea unei calificări pentru avioane terestre multimotor, astfel cum se menționează în 14 CFR partea 61. Pregătirea și experiența în materie de avioane terestre MEP pot fi recunoscute, astfel cum se detaliază în TIP-L.
- 3.2. Condiții speciale ale FAA aplicabile eliberării unei calificări de zbor instrumental pentru avioane a FAA pe baza unei calificări de zbor instrumental a UE conforme cu partea FCL.
- 3.2.1. Solicitantul trebuie să fie în măsură să citească, să vorbească, să scrie și să înțeleagă limba engleză. O atestare conformă cu partea FCL privind competențele lingvistice în limba engleză de nivelul 4 sau mai mare este acceptată ca „English Proficient”.
- 3.2.2. Solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele FAA privind certificatul medical, pentru a exercita privilegiile unui certificat de pilot al FAA, astfel cum se prevede în 14 CFR partea 61.

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

DECLARAȚIE COMUNĂ

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

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

Prezenta declarație comună face parte integrantă din acord.

Pentru Statele Unite ale Americii

Pentru Uniunea Europeană
