



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 4 settembre 2020
(OR. en)

11004/19

**Fascicolo interistituzionale:
2019/0066 (NLE)**

**AVIATION 145
RELEX 686
USA 57**

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: Posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di consiglio bilaterale di vigilanza, nell'ambito dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile, riguardo all'adozione di una decisione del consiglio bilaterale di vigilanza che adotta l'allegato 3 dell'accordo

PROGETTO

CONSIGLIO BILATERALE DI VIGILANZA PER L'ACCORDO TRA GLI STATI UNITI D'AMERICA E LA COMUNITA' EUROPEA SULLA COOPERAZIONE IN MATERIA DI REGOLAMENTAZIONE DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

VERBALE DI DECISIONE

DECISIONE N. 0010

Rilevando che la modifica 1 dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile ("accordo") estende l'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo B, dell'accordo per ricomprendervi, tra l'altro, l'addestramento del personale e il rilascio delle relative licenze;

rilevando altresì che l'articolo 5 dell'accordo, come modificato, prevede l'elaborazione di nuovi allegati dell'accordo con riferimento alle materie che rientrano nell'ambito di applicazione dell'accordo e che tali allegati, a norma dell'articolo 19, paragrafo C, entrano successivamente in vigore mediante decisione del consiglio bilaterale di vigilanza istituito a norma dell'articolo 3,

Il consiglio bilaterale di vigilanza decide:

1. di adottare l'allegato 3 (Rilascio delle licenze di pilota) dell'accordo, accluso alla presente decisione nelle lingue bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, neerlandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese. In caso di divergenza di interpretazione tra le diverse versioni linguistiche fa fede il testo in lingua inglese,
2. di prendere atto della dichiarazione comune che sarà firmata dai rappresentanti delle parti sull'autenticazione della versione in lingua croata dell'allegato 3;

3. che l'allegato 3 (Rilascio delle licenze di pilota) dell'accordo entri in vigore a decorrere dalla data della firma dell'ultima delle parti indicate in seguito.

Per il consiglio bilaterale di vigilanza:

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI
STATI UNITI D'AMERICA

COMMISSIONE EUROPEA
UNIONE EUROPEA

DA:

DA:

TITOLO: Amministratore associato per la
sicurezza aerea

TITOLO: Direttore, Aviazione
Direzione generale Mobilità e
trasporti, Commissione europea

DATA:

DATA:

LUOGO: Washington, DC

LUOGO: Bruxelles, Belgio

ALLEGATO 3

RILASCIO DELLE LICENZE DI PILOTA

1. OBIETTIVO E AMBITO DI APPLICAZIONE

- 1.1. Le parti hanno valutato le rispettive norme, regole, pratiche e procedure concernenti il rilascio delle licenze di pilota privato, comprese le abilitazioni al volo notturno e al volo strumentale per le categorie di velivoli terrestri monomotore a pistoni (*Single-Engine Piston*, SEP) e terrestri plurimotore a pistoni (*Multi-Engine Piston*, MEP), ad esclusione delle abilitazioni per tipo, e hanno concluso che esse sono sufficientemente compatibili da consentire la reciproca accettazione delle rispettive approvazioni e dei rispettivi accertamenti. Il presente allegato verte sull'accettazione reciproca dei risultati relativi alla conformità e della documentazione nonché sulla fornitura di assistenza tecnica per quanto riguarda il rilascio delle licenze di pilota privato e il controllo della conformità. Nessuna disposizione del presente allegato può essere interpretata nel senso di limitare l'autorità di una parte di operare conformemente all'articolo 15 dell'accordo.

- 1.2. L'ambito di applicazione del presente allegato comprende le licenze di pilota privato dell'UE conformi alla parte FCL e i certificati di pilota privato della FAA, i privilegi di pilota privato menzionati in altre licenze dell'UE conformi alla parte FCL e in altri certificati di pilota della FAA, nonché le abilitazioni al volo notturno e al volo strumentale, come specificato nell'appendice 1 del presente allegato, per le categorie di velivoli terrestri SEP e di velivoli terrestri MEP in operazioni a equipaggio singolo, escluse le abilitazioni per tipo. Le licenze di pilota commerciale dell'UE conformi alla parte FCL per velivoli [*commercial pilot licenses for airplanes – CPL (A)*] e le licenze di pilota di linea per velivoli [*airline transport pilot licenses for airplanes – ATPL (A)*] prevedono privilegi di pilota privato. La licenza di pilota a equipaggio plurimo (*multi-crew pilot license – MPL*) contempla privilegi di pilota privato soltanto se questi sono specificamente riportati sulla licenza. Analogamente i certificati di pilota commerciale e i certificati di pilota di linea della FAA contemplano privilegi di pilota privato. Tali licenze e certificati di pilota possono essere convertiti conformemente al presente allegato se i privilegi sono applicabili.
- 1.3. L'ambito di applicazione del presente allegato può essere esteso ad altre licenze dell'UE conformi alla parte FCL e ad altri certificati di pilota della FAA, abilitazioni e categorie di aeromobili mediante una modifica del presente allegato sulla base di una decisione del consiglio bilaterale di vigilanza adottata in conformità all'articolo 19, paragrafo B, dell'accordo.
- 1.4. L'estensione dell'ambito di applicazione del presente allegato è effettuata in seguito al necessario processo di rafforzamento della fiducia condotto dagli agenti tecnici.
- 1.5. Il presente allegato non si applica alle licenze di pilota o ai certificati di pilota rilasciati da un altro Stato contraente della convenzione sull'aviazione civile internazionale del 1944 ("convenzione di Chicago") e convalidati dalla FAA o da un'autorità aeronautica, come precisato nelle procedure di attuazione tecnica in materia di rilascio delle licenze [*Technical Implementation Procedures - Licensing (TIP-L)*].

1.6. Il presente allegato non limita il diritto del titolare di un certificato di pilota della FAA o di una licenza dell'UE conforme alla parte FCL rilasciati da un'autorità aeronautica di ottenere dall'altra parte la convalida del certificato o della licenza di pilota in conformità alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili.

2. DEFINIZIONI

2.1. Ai fini del presente allegato si applicano le seguenti definizioni, in aggiunta a quelle contenute nell'accordo:

a) "abilitazione per classe":

- i) con riferimento a una licenza dell'UE conforme alla parte FCL, un'abilitazione valida connessa a una licenza di pilota. I privilegi del titolare di un'abilitazione per classe SEP e MEP consistono nell'operare come pilota sulla classe di aeromobili precisata nell'abilitazione come indicato nell'elenco "List of Aeroplanes – Class and Type Ratings and Endorsement List" (elenco dei velivoli – elenco delle abilitazioni per classe e per tipo e delle annotazioni sulle licenze) pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA);
- ii) con riferimento a un certificato di pilota della FAA, la classificazione di un aeromobile in una categoria avente caratteristiche operative simili come indicato al titolo 14, paragrafo 61.5, del Codice dei regolamenti federali (*Code of Federal Regulations – CFR 14*) (ad esempio monomotore terrestre e plurimotore terrestre);

- b) "conversione": il rilascio di una licenza dell'UE conforme alla parte FCL in base a un certificato di pilota della FAA oppure il rilascio di un certificato di pilota della FAA in base a una licenza dell'UE conforme alla parte FCL, in conformità delle disposizioni del presente allegato;
- c) "*currency*": l'accettazione dei privilegi di un'abilitazione per classe o per tipo su un certificato di pilota FAA, in base all'esperienza recente del titolare del certificato (CFR 14, parte 61, e allegato III, parte C, del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione);
- d) "licenza dell'UE conforme alla parte FCL": una licenza di personale di volo valida, conforme ai requisiti della parte FCL;
- e) "certificato di pilota della FAA": un certificato di pilota valido della Federal Aviation Administration, conforme ai pertinenti requisiti del CFR 14, parte 61;
- f) "valutazione delle abilità di pilotaggio": una valutazione delle abilità di pilotaggio effettuata con un istruttore di volo certificato debitamente autorizzato in qualità di esaminatore dalla FAA;

- g) "abilitazione al volo strumentale":
- i) con riferimento a un'abilitazione al volo strumentale dell'UE conforme alla parte FCL, un'abilitazione valida figurante su una licenza dell'UE conforme alla parte FCL che consente di operare secondo le regole del volo strumentale (*Instrument Flight Rules – IFR*) o in condizioni meteorologiche inferiori a quelle minime previste secondo le regole del volo a vista (*Visual Flight Rules – VFR*); tale abilitazione è limitata alle operazioni con monomotore o plurimotore oppure, nel caso delle licenze di pilota a equipaggio plurimo (*multi-crew pilot license – MPL*), è ulteriormente limitata alle operazioni a equipaggio plurimo;
 - ii) con riferimento a un'abilitazione al volo strumentale della FAA, un'abilitazione valida figurante su un certificato di pilota della FAA soggetta ai requisiti relativi alla *currency* e alla classe di aeromobile; tale abilitazione consente di operare secondo le regole IFR o in condizioni meteorologiche inferiori a quelle minime previste dalle VFR;
- h) "abilitazione al volo notturno": un'abilitazione connessa a una licenza dell'UE conforme alla parte FCL in virtù della quale i privilegi della licenza di pilota privato per velivoli devono essere esercitati in condizioni VFR notturne. L'abilitazione al volo notturno è rilasciata senza data di scadenza;
- i) "test di abilitazione": dimostrazione di capacità finalizzata al rilascio di una licenza o abilitazione, compreso l'esame orale eventualmente necessario in conformità dell'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione (parte FCL);

- j) "condizioni speciali": i requisiti che, sulla base di un confronto tra i rispettivi sistemi regolamentari in materia di rilascio delle licenze, sono risultati non comuni ai due sistemi e che sono sufficientemente importanti da essere trattati nel presente allegato. L'elenco delle condizioni speciali figura all'appendice 1 del presente allegato;
- k) "abilitazione per tipo":
 - i) con riferimento a una licenza dell'UE conforme alla parte FCL, un'abilitazione valida connessa a una licenza di pilota. I privilegi del titolare di un'abilitazione per tipo consistono nell'operare come pilota sul tipo di aeromobili precisato nell'abilitazione come indicato nell'elenco delle abilitazioni per tipo e delle annotazioni sulle licenze dell'AESA per il personale di volo (tutti gli aeromobili, ad esclusione degli elicotteri);
 - ii) con riferimento a un certificato di pilota della FAA, l'abilitazione figurante su un certificato di pilota della FAA per aeromobili di grandi dimensioni (eccetto gli aeromobili più leggeri dell'aria), velivoli a turbogetto o altri aeromobili indicati dall'amministratore della FAA attraverso procedure di certificazione del tipo, per la quale il richiedente deve soddisfare specifici requisiti in termini di conoscenze, esperienza e prove aeronautiche per potere operare come pilota in comando;
- l) "valido":
 - i) con riferimento ai certificati di pilota della FAA o alle licenze dell'UE conformi alla parte FCL, i certificati o le licenze sono validi se non sono ceduti, sospesi, revocati o scaduti;

- ii) con riferimento a un'abilitazione dell'UE conforme alla parte FCL, l'abilitazione è valida se il suo periodo di validità non è scaduto. La data di validità di un'abilitazione è indicata sulla licenza di pilota.

3. CONSIGLIO CONGIUNTO DI COORDINAMENTO DEL PERSONALE DI BORDO (JOINT AIRCREW COORDINATION BOARD)

3.1. Composizione

3.1.1. È istituito il consiglio congiunto di coordinamento del personale di bordo (*Joint Aircrew Coordination Board – JACB*), responsabile dinanzi al consiglio bilaterale di vigilanza, sotto la direzione congiunta dei direttori esecutivi dell'AESA e della FAA responsabili dei parametri di volo. Il consiglio congiunto di coordinamento del personale di bordo è composto dai rappresentanti di ciascun agente tecnico responsabili del rilascio delle licenze di pilota e dei sistemi di gestione della qualità/dei sistemi di gestione, a seconda dei casi.

3.1.2. La direzione congiunta può invitare altri partecipanti al JACB allo scopo di facilitare il conseguimento degli obiettivi del presente allegato.

3.2. Mandato

3.2.1. Il JACB si riunisce almeno una volta all'anno per assicurare un funzionamento e un'attuazione efficaci del presente allegato. Le sue funzioni includono:

- a) l'elaborazione, l'approvazione e la revisione delle TIP-L, compresi la cooperazione, l'assistenza, lo scambio di informazioni e le attività volte a garantire la fiducia continua, da utilizzare per i processi contemplati dal presente allegato;

- b) la condivisione di informazioni su questioni pertinenti in materia di sicurezza e l'elaborazione di piani d'azione intesi ad affrontarle;
- c) la garanzia dell'applicazione coerente del presente allegato;
- d) lo scambio di informazioni sulle attività di regolamentazione, programmate o in corso, che potrebbero incidere sul fondamento e sull'ambito di applicazione del presente allegato;
- e) la condivisione di informazioni in merito a modifiche rilevanti dei sistemi di rilascio delle licenze di pilota delle parti, che potrebbero incidere sul fondamento e sull'ambito di applicazione dell'allegato;
- f) la risoluzione delle questioni tecniche di responsabilità degli agenti tecnici e delle autorità aeronautiche che non possono essere risolte a tali livelli; e
- g) la presentazione al consiglio bilaterale di vigilanza di proposte di modifica del presente allegato.

3.2.2. Il JACB deferisce le questioni irrisolte al consiglio bilaterale di vigilanza e provvede all'attuazione delle decisioni adottate dal consiglio bilaterale di vigilanza in relazione al presente allegato.

4. ATTUAZIONE

4.1. Le parti convengono che, laddove il titolare di una licenza dell'UE conforme alla parte FCL per velivoli, compresa un'abilitazione per classe, con o senza abilitazione al volo notturno, o un'abilitazione al volo strumentale per velivoli, abbia dimostrato di soddisfare le condizioni speciali della FAA applicabili di cui all'appendice 1, si ritiene che detto titolare soddisfi i requisiti per ottenere un certificato di pilota della FAA, una o più abilitazioni per classe o un'abilitazione al volo strumentale nella categoria dei velivoli.

- 4.2. Le parti convengono che, laddove il titolare di un certificato di pilota della FAA per velivoli, o di un'abilitazione al volo strumentale per velivoli, abbia dimostrato di soddisfare le condizioni speciali dell'UE applicabili di cui all'appendice 1 e abbia fornito prove relative alla *currency* conformemente alle disposizioni applicabili delle TIP-L, si ritiene che detto titolare soddisfi i requisiti per ottenere una licenza dell'UE conforme alla parte FCL, una o più abilitazioni per classe, con o senza abilitazione al volo notturno, o un'abilitazione al volo strumentale nella categoria dei velivoli.
- 4.3. Le licenze dell'UE conformi alla parte FCL o i certificati di pilota della FAA che siano stati ceduti, sospesi o revocati non sono ripristinati in base alle condizioni del presente allegato.
- 4.4. La portata delle abilitazioni e delle limitazioni dei certificati di pilota della FAA o delle licenze dell'UE conformi alla parte FCL rilasciati in conformità del presente allegato è ulteriormente precisata nelle TIP-L.
- 4.5. Dopo il rilascio di una licenza dell'UE conforme alla parte FCL o di un certificato di pilota della FAA in conformità del presente allegato, il titolare, per poter esercitare i privilegi previsti da tale licenza o certificato di pilota, deve soddisfare i requisiti di rinnovo o ripristino, a seconda dei casi, previsti dalla parte FCL dell'UE o dalla FAA.
- 4.6. All'atto del rilascio di un certificato di pilota della FAA in base a una licenza dell'UE conforme alla parte FCL a norma del presente allegato, la FAA non impone la cessione di tale licenza dell'UE conforme alla parte FCL. All'atto del rilascio di una licenza dell'UE conforme alla parte FCL in base a un certificato di pilota della FAA conformemente al presente allegato, l'autorità aeronautica non impone la cessione di tale certificato di pilota della FAA.

- 4.7. Gli agenti tecnici e, se del caso, le autorità aeronautiche:
- 4.7.1. su richiesta della FAA o dell'autorità aeronautica che rilascia la licenza dell'UE conforme alla parte FCL o il certificato di pilota della FAA conformemente al presente allegato, si trasmettono reciprocamente la verifica o la conferma dell'autenticità della licenza dell'UE conforme alla parte FCL originaria, del certificato di pilota della FAA originario o dell'abilitazione originaria; e
- 4.7.2. forniscono, nella forma, con le modalità e secondo un calendario stabiliti dal JACB, dati statistici relativi alle licenze dell'UE conformi alla parte FCL, ai certificati di pilota della FAA e alle abilitazioni rilasciati conformemente al presente allegato.
- 4.8. L'agente tecnico di ciascuna delle parti o, se del caso, l'autorità aeronautica presta secondo necessità, su richiesta e di comune accordo, assistenza tecnica nelle attività di rilascio delle licenze di pilota all'agente tecnico dell'altra parte o, se del caso, a un'autorità aeronautica, al fine di conseguire gli obiettivi del presente allegato. Gli agenti tecnici o un'autorità aeronautica possono rifiutare di prestare assistenza tecnica per mancata disponibilità di risorse.

4.9. Le modifiche apportate da una delle parti alla propria organizzazione dell'aviazione civile e alle proprie disposizioni legislative o regolamentari, procedure, politiche o norme, comprese quelle degli agenti tecnici e delle autorità aeronautiche, possono incidere sulle modalità di applicazione del presente allegato. Per tale motivo le parti, per il tramite degli agenti tecnici e delle autorità aeronautiche, a seconda dei casi, si informano reciprocamente e con la massima sollecitudine possibile in merito ai cambiamenti previsti e valutano in che misura detti cambiamenti possano incidere sul fondamento del presente allegato. Se le consultazioni svolte in conformità all'articolo 15, paragrafo C, dell'accordo sfociano nella decisione di modificare il presente allegato, le parti cercano di garantire che le modifiche entrino in vigore contemporaneamente all'entrata in vigore o all'attuazione dei cambiamenti che hanno indotto a modificare l'allegato o, se ciò non è possibile, quanto prima.

5. COMUNICAZIONE E COOPERAZIONE

- 5.1. Gli agenti tecnici, per il tramite del JACB, tengono e si scambiano un elenco di punti di contatto in relazione ai diversi aspetti tecnici del presente allegato.
- 5.2. Tutte le comunicazioni tra gli agenti tecnici, compresa la documentazione tecnica trasmessa per revisione o approvazione come indicato nel presente allegato, sono effettuate in lingua inglese.
- 5.3. Il formato per l'inserimento di tutte le date utilizzate nelle comunicazioni è "GG MMM AAAA", ad esempio "05 MAGGIO 2014".

5.4. In casi urgenti o inconsueti i punti di contatto degli agenti tecnici e, se del caso, delle autorità aeronautiche, quali indicati nelle TIP-L, comunicano tra di loro per garantire che siano adottati immediatamente i provvedimenti necessari.

6. REQUISITI DI QUALIFICAZIONE PER L'ACCETTAZIONE DEI RISULTATI RELATIVI ALLA CONFORMITÀ

6.1. Requisiti principali

6.1.1. L'agente tecnico di ciascuna parte e, se del caso, le autorità aeronautiche dimostrano all'agente tecnico dell'altra parte l'efficacia dei rispettivi sistemi di supervisione regolamentare dei piloti. Essi dimostrano, in particolare, di disporre in modo adeguato ed efficace di:

- a) una struttura giuridica e regolamentare;
- b) una struttura organizzativa;
- c) risorse, compreso personale qualificato e in numero sufficiente;
- d) un programma di formazione per il personale tecnico;
- e) politiche, processi e procedure interni, compreso un sistema per la qualità;
- f) documentazione e registri;

- g) un programma di supervisione; e
- h) autorità sui titolari di licenze dell'UE conformi alla parte FCL o di certificati di pilota della FAA regolamentati.

6.2. Fiducia iniziale

Ciascun agente tecnico ha dimostrato all'altro agente tecnico l'efficacia del proprio sistema per la supervisione regolamentare delle attività contemplate dal presente allegato attraverso attività iniziali di rafforzamento della fiducia. Gli agenti tecnici di ciascuna parte si sono inoltre reciprocamente dimostrati l'efficacia dei propri controlli di qualità e delle proprie attività di normazione, compresi i controlli delle autorità aeronautiche, come indicato al punto 6.3.1.

6.3. Rapporto continuativo di fiducia

6.3.1. Gli agenti tecnici e le autorità aeronautiche di una parte continuano a dimostrare agli agenti tecnici e alle autorità aeronautiche dell'altra parte di esercitare una supervisione efficace, come indicato al punto 6.1.1 del presente allegato, secondo le pertinenti disposizioni delle TIP-L elaborate dal JACB.

- a) In particolare gli agenti tecnici:
 - i) hanno diritto di partecipare, in qualità di osservatori, ai rispettivi controlli di qualità e alle rispettive ispezioni di normazione;

- ii) mettono a disposizione dell'altro agente tecnico le relazioni sui controlli di qualità e sulle ispezioni di normazione applicabili al presente allegato, come precisato nelle TIP-L; e
 - iii) si prestano assistenza reciproca, ove pertinente, per risolvere le questioni emerse dai controlli e dalle ispezioni che incidano sull'attuazione del presente allegato.
- b) In particolare la FAA e le autorità aeronautiche:
- i) permettono lo svolgimento di controlli di qualità e ispezioni di normazione come indicato al punto 6.3.1, lettera a), punto i), di cui sopra;
 - ii) condividono informazioni pertinenti in materia di sicurezza e limitazioni note che potrebbero influenzare la capacità dell'autorità aeronautica o dell'agente tecnico di rispettare pienamente le norme internazionali applicabili in materia di sicurezza o i requisiti di sicurezza stabiliti dall'accordo;
 - iii) ferme restando le disposizioni legislative e regolamentari applicabili in materia di protezione dei dati personali, rendono disponibili i pertinenti registri relativi al rilascio delle licenze di pilota e le relazioni di ispezione, comprese le misure esecutive portate a termine; e
 - iv) all'occorrenza offrono assistenza linguistica presso gli uffici dell'autorità aeronautica nel corso dell'esame dei registri e della documentazione redatti nella lingua nazionale.

- c) Gli agenti tecnici si informano reciprocamente e sollecitamente qualora un agente tecnico o un'autorità aeronautica non sia in grado di ottemperare alle disposizioni del punto 6.3. Se uno degli agenti tecnici ritiene che le competenze tecniche non siano più adeguate, gli agenti tecnici si consultano e propongono un piano d'azione e i necessari interventi correttivi per rimediare alle lacune.
- d) Qualora un agente tecnico o un'autorità aeronautica non ponga rimedio alle lacune entro i termini previsti dal piano d'azione, l'agente tecnico dell'una o dell'altra parte può sottoporre la questione al JACB.
- e) Qualora una parte intenda sospendere l'accettazione dei risultati o delle approvazioni forniti da un agente tecnico o da un'autorità aeronautica, ne informa sollecitamente l'altra parte conformemente all'articolo 18, paragrafo A, dell'accordo.

7. DIRITTI

I diritti applicati sono conformi all'articolo 14 dell'accordo e alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili.

Appendice 1

CONDIZIONI SPECIALI

1. Condizioni generali
 - 1.1. Il richiedente presenta una domanda di conversione di una licenza dell'UE conforme alla parte FCL o di un certificato di pilota della FAA conformemente al presente allegato redatta secondo il modello standard e le modalità precisate nelle TIP-L.
 - 1.2. La domanda di un richiedente in possesso di una licenza dell'UE conforme alla parte FCL o di un certificato di pilota della FAA che preveda una restrizione o una limitazione può essere respinta qualora nell'altro sistema non sia disponibile una restrizione o limitazione analoga.

2. Condizioni speciali dell'UE

Al fine di ottenere l'approvazione conformemente alla parte FCL, a norma del presente allegato, il richiedente rispetta tutte le condizioni speciali dell'UE precisate di seguito.

- 2.1. Condizioni speciali dell'UE applicabili al rilascio di una licenza dell'UE per velivoli conforme alla parte FCL [PPL(A)] e delle relative abilitazioni per classe e al volo notturno, a seconda dei casi, in base a un certificato di pilota della FAA
 - 2.1.1. Il richiedente dimostra o fornisce elementi atti a dimostrare di avere acquisito le competenze linguistiche previste alla norma FCL.055 della parte FCL, salvo qualora il suo certificato di pilota della FAA riporti l'annotazione "English Proficient" relativa alla specializzazione linguistica in inglese. L'annotazione "English Proficient" è ritenuta equivalente a una competenza in inglese di livello 4, come indicato nelle TIP-L.
 - 2.1.2. Il richiedente soddisfa i requisiti medici dell'UE previsti dal regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione applicabili alla licenza PPL(A).
 - 2.1.3. Il richiedente completa un test di abilitazione, come descritto nelle TIP-L, con un esaminatore qualificato conformemente alla parte FCL.
 - 2.1.4. Prima del test di abilitazione il richiedente dimostra all'esaminatore di avere acquisito un livello adeguato per quanto riguarda le conoscenze teoriche richieste, quali indicate nelle TIP-L, entro i 24 mesi di calendario precedenti il mese in cui è presentata la domanda.

- 2.1.5. Il richiedente un'abilitazione al volo notturno conforme alla parte FCL dimostra di soddisfare i requisiti per il volo notturno specificati dalla norma FCL.810 della parte FCL. L'esperienza di addestramento al volo notturno può essere accreditata, come precisato nelle TIP-L.
- 2.1.6 Il richiedente un'abilitazione per classe MEP a equipaggio singolo dimostra di soddisfare i requisiti per il rilascio di un'abilitazione per classe MEP terrestre, come indicato nella parte FCL, sottoparte H. In tal caso il test di abilitazione di cui al punto 2.1.3 di cui sopra è completato su un velivolo MEP terrestre. Il richiedente con addestramento ed esperienza di volo precedenti su velivoli MEP può essere accreditato ai fini dei requisiti di cui alla parte FCL, sottoparte H, come precisato nelle TIP-L.
- 2.1.7. Al momento della conversione di un certificato di pilota della FAA conformemente al presente allegato, l'autorità aeronautica inserisce alla voce VIII (o XIII) della licenza dell'UE conforme alla parte FCL la seguente dicitura: "Licenza PPL(A) rilasciata in base all'accordo UE-USA".
- 2.2. Condizioni speciali dell'UE applicabili al rilascio di un'abilitazione al volo strumentale dell'UE conforme alla parte FCL per velivoli [IR(A)] in base a un'abilitazione al volo strumentale della FAA
- 2.2.1. Il richiedente dimostra o fornisce elementi atti a dimostrare di avere acquisito le competenze linguistiche previste alla norma FCL.055 della parte FCL, salvo qualora il suo certificato di pilota della FAA riporti l'annotazione "English Proficient" relativa alla specializzazione linguistica in inglese. L'annotazione "English Proficient" è ritenuta equivalente a una competenza in inglese di livello 4, come indicato nelle TIP-L.

- 2.2.2. Il richiedente soddisfa i requisiti medici dell'UE previsti dal regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione applicabili alla licenza IR(A).
- 2.2.3. Il richiedente completa un test di abilitazione per l'IR(A), come descritto nelle TIP-L, con un esaminatore qualificato conformemente alla parte FCL.
- 2.2.4 Per quanto riguarda la dimostrazione delle conoscenze teoriche e come precisato nelle TIP-L, il richiedente con un'esperienza minima di almeno 50 ore di volo secondo le regole del volo strumentale (IFR) come pilota in comando su velivoli dimostra all'esaminatore, prima del test di abilitazione per l'IR(A), di avere acquisito un livello adeguato per quanto riguarda le conoscenze teoriche richieste. In altri casi il richiedente supera un esame scritto entro i 24 mesi di calendario precedenti il mese in cui è presentata la domanda.
- 2.2.5. Il richiedente un'abilitazione al volo strumentale per velivoli MEP terrestri a equipaggio singolo dimostra di soddisfare i requisiti per il rilascio di un'abilitazione al volo strumentale per velivoli MEP terrestri, come indicato nella parte FCL, sottoparte G. In tal caso il test di abilitazione per l'IR(A) di cui al punto 2.2.3 di cui sopra è completato su un velivolo MEP terrestre. Il richiedente con addestramento al volo strumentale ed esperienza di volo precedenti su velivoli plurimotore può essere accreditato ai fini dei requisiti della parte FCL, sottoparte G, come indicato nelle TIP-L.

- 2.2.6. Come precisato nelle TIP-L, prima del test di abilitazione per l'IR(A) il richiedente un'abilitazione al volo strumentale deve avere completato voli di familiarizzazione in uno Stato membro dell'UE presso un'organizzazione di addestramento riconosciuta conformemente al regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione. I richiedenti sono esentati da questo requisito qualora abbiano maturato un'esperienza di almeno 50 ore di volo secondo le IFR come piloti in comando su velivoli o un'esperienza di almeno 10 ore di volo secondo le IFR come piloti in comando su velivoli in qualsiasi Stato membro dell'UE o in qualsiasi Stato europeo partecipante all'AESA conformemente all'articolo 129 del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1-22).
- 2.2.7. Il richiedente che abbia ottenuto un'abilitazione al volo strumentale dell'UE conforme alla parte FCL in base al presente allegato è tenuto a superare l'intera serie di esami teorici conformemente alle norme FCL.025 e FCL.615 IR della parte FCL prima di esercitare i privilegi nell'ambito dell'abilitazione al volo strumentale con una licenza CPL, MPL o ATPL dell'UE conforme alla parte FCL.

2.2.8. Il richiedente che abbia ottenuto un'abilitazione al volo strumentale dell'UE conforme alla parte FCL in base al presente allegato è tenuto a superare l'intera serie di esami teorici conformemente alla norma FCL.025 della parte FCL prima di ottenere il massimo dei crediti per l'abilitazione IR(A) nella diversa categoria di aeromobili secondo la norma FCL.035 della parte FCL.

2.2.9. Al momento della conversione di un certificato di pilota della FAA conformemente al presente allegato, l'autorità aeronautica inserisce alla voce VIII (o XIII) della licenza dell'UE conforme alla parte FCL la seguente dicitura: "Licenza PPL(A) / abilitazione IR(A) rilasciata in base all'accordo UE-USA".

3. Condizioni speciali della FAA

Al fine di ottenere l'approvazione conformemente al CFR 14, parte 61, a norma del presente allegato, il richiedente rispetta tutte le condizioni speciali della FAA precisate di seguito.

3.1. Condizioni speciali della FAA applicabili al rilascio di un certificato di pilota della FAA, di un'abilitazione per classe di velivoli monomotore terrestri e di un'abilitazione per classe di velivoli plurimotore terrestri in base a una licenza dell'UE conforme alla parte FCL.

3.1.1. Il richiedente deve essere in grado di leggere, parlare, scrivere e capire la lingua inglese. Come indicazione della competenza nella lingua inglese è accettata una specializzazione linguistica in inglese di livello 4 o superiore conforme alla parte FCL figurante sulla licenza.

3.1.2. Per l'esercizio dei privilegi connessi al certificato di pilota della FAA, il richiedente deve soddisfare i requisiti relativi al certificato medico della FAA, quali previsti nel CFR 14, parte 61.

- 3.1.3 Il richiedente deve avere superato il test di valutazione delle conoscenze richiesto, come precisato nelle TIP-L, entro i 24 mesi di calendario precedenti il mese in cui è presentata la domanda.
- 3.1.4 Il richiedente si sottopone a una valutazione delle abilità di pilotaggio con un istruttore di volo certificato dalla FAA debitamente autorizzato in qualità di esaminatore dalla FAA, come precisato nelle TIP-L.
- 3.1.5 Il richiedente l'abilitazione per velivoli plurimotore terrestri dimostra di soddisfare i requisiti per il rilascio dell'abilitazione per velivoli plurimotore terrestri come indicato nel CFR 14, parte 61. L'addestramento e l'esperienza acquisita su velivoli MEP terrestri possono essere accreditati, come precisato nelle TIP-L.
- 3.2. Condizioni speciali della FAA applicabili al rilascio di un'abilitazione al volo strumentale della FAA su velivoli in base a un'abilitazione al volo strumentale dell'UE conforme alla parte FCL
- 3.2.1. Il richiedente deve essere in grado di leggere, parlare, scrivere e capire la lingua inglese. Come indicazione della competenza nella lingua inglese è accettata una specializzazione linguistica in inglese di livello 4 o superiore conforme alla parte FCL figurante sulla licenza.
- 3.2.2. Per l'esercizio dei privilegi connessi al certificato di pilota della FAA, il richiedente deve soddisfare i requisiti relativi al certificato medico della FAA, quali previsti nel CFR 14, parte 61.

- 3.2.3. Come precisato nelle TIP-L, prima di sottoporsi ai controlli di professionalità per il volo strumentale con un esaminatore, il richiedente un'abilitazione al volo strumentale deve avere completato voli di familiarizzazione negli Stati Uniti, compresi i relativi territori, con un istruttore di volo certificato dalla FAA. Il richiedente è esentato da tale requisito qualora abbia maturato un'esperienza di almeno 50 ore di volo secondo le IFR come pilota in comando su velivoli o un'esperienza di almeno 10 ore di volo secondo le IFR come pilota in comando su velivoli negli Stati Uniti, compresi i relativi territori.
- 3.2.4. Il richiedente si sottopone a controlli di professionalità per il volo strumentale in presenza di un esaminatore, come precisato nelle TIP-L.
- 3.2.5. Il richiedente deve avere superato il test di valutazione delle conoscenze richiesto, come precisato nelle TIP-L, entro i 24 mesi di calendario precedenti il mese in cui è presentata la domanda.
-

DICHIARAZIONE COMUNE

I rappresentanti degli Stati Uniti d'America e dell'Unione europea hanno confermato che la versione in lingua croata dell'allegato 3 dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile, firmato a Bruxelles il 30 giugno 2008 ("accordo"), può essere autenticata mediante scambio di note diplomatiche tra gli Stati Uniti e l'Unione europea.

Hanno inoltre confermato che, come previsto dall'accordo, in caso di divergenza di interpretazione tra le diverse versioni linguistiche dell'accordo o dell'allegato 3 fa fede il testo in lingua inglese.

La presente dichiarazione comune costituisce parte integrante dell'accordo.

Per gli Stati Uniti d'America

Per l'Unione europea
