

# ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

## CONSEJO BILATERAL DE SUPERVISIÓN PARA EL ACUERDO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y LA COMUNIDAD EUROPEA SOBRE COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL

### ACTA DE DECISIÓN

#### DECISIÓN n.º 0010 [2022/645]

Señalando que la Modificación 1 del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil (en lo sucesivo, «Acuerdo») amplía el ámbito de aplicación del artículo 2, apartado B, del Acuerdo a fin de incluir, entre otras cosas, el reconocimiento de las licencias y la formación del personal.

Señalando, además, que el artículo 5 del Acuerdo, modificado, dispone la elaboración de nuevos anexos del Acuerdo para asuntos en el ámbito de aplicación del Acuerdo, que, de conformidad con el artículo 19, apartado C, entran en vigor mediante una decisión del Consejo Bilateral de Supervisión instituido en su artículo 3.

El Consejo Bilateral de Supervisión decide lo siguiente:

1. Adoptar el anexo 3 (Reconocimiento de las licencias de piloto) del Acuerdo, adjunto a la presente Decisión en las lenguas alemana, búlgara, checa, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana y sueca. En caso de divergencias de interpretación entre los textos en diferentes lenguas, prevalecerá la versión inglesa.
2. Tomar nota de la Declaración conjunta que firmarán los representantes de las Partes en relación con la autenticación de la versión en lengua croata del anexo 3.
3. El anexo 3 (Reconocimiento de las licencias de piloto) del Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que se lleve a cabo la última de las firmas que figuran a continuación.

Por el Consejo Bilateral de Supervisión:

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
UNITED STATES OF AMERICA

COMISIÓN EUROPEA  
UNIÓN EUROPEA

POR: D. Ali BAHRAMI

POR: D. Filip CORNELIS

CARGO: Associate Administrator for Aviation  
Safety

CARGO: Director de Aviación  
Dirección General de Movilidad y  
Transportes, Comisión Europea

FECHA: 19 de noviembre de 2020

FECHA: 19 de noviembre de 2020

LUGAR: Washington, DC

LUGAR: Bruselas (Bélgica)

## ANEXO 3

## LICENCIAS DE PILOTO

1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN
  - 1.1. Las Partes han evaluado las normas, reglas, prácticas y procedimientos de la otra Parte relacionados con las licencias de piloto privado, incluidas las habilitaciones de vuelo nocturno y de vuelo por instrumentos para las categorías de avión monomotor de pistón y avión multimotor de pistón, pero excluidas las habilitaciones de tipo, y han concluido que son suficientemente compatibles para permitir la aceptación mutua de las aprobaciones y las conclusiones. El presente anexo se refiere a la aceptación mutua de las conclusiones en materia de conformidad y su documentación, y al suministro de asistencia técnica en relación con las licencias de piloto privado y el control del cumplimiento. Ningún punto del presente anexo se interpretará de manera que limite la autoridad de una Parte para actuar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del Acuerdo.
  - 1.2. El ámbito de aplicación del presente anexo cubre las licencias de piloto privado UE-Parte FCL y los certificados de piloto privado de la FAA, así como las atribuciones de piloto privado incluidas en otras licencias UE-Parte FCL y otros certificados de piloto de la FAA, y las habilitaciones de vuelo nocturno y de vuelo por instrumentos especificadas en el apéndice 1 del presente anexo, en las categorías de avión terrestre monomotor de pistón («SEP», en sus siglas en inglés) y avión terrestre multimotor de pistón («MEP», en sus siglas en inglés) en operaciones con un solo piloto, excluida toda habilitación de tipo. Las licencias UE-FCL de piloto comercial de avión [CPL (A)] y de piloto de transporte de línea aérea [ATPL(A)] contienen atribuciones de piloto privado. La licencia de piloto con tripulación múltiple (MPL) solo contiene atribuciones de piloto privado si estas se mencionan específicamente en la licencia. Los certificados de piloto comercial y piloto de transporte de línea aérea de la FAA contienen asimismo atribuciones de piloto privado. La conversión de estos certificados y licencias de piloto con arreglo a los términos del presente anexo es posible si son aplicables las atribuciones.
  - 1.3. El ámbito de aplicación del presente anexo puede ampliarse a otras licencias de piloto UE-Parte FCL y otros certificados de piloto de la FAA, otras habilitaciones y otras categorías de aeronave, mediante una modificación del presente anexo de conformidad con una decisión del Consejo Bilateral de Supervisión tomada con arreglo al artículo 19, apartado B, del Acuerdo.
  - 1.4. La ampliación del ámbito de aplicación del presente anexo tendrá lugar tras el necesario proceso de ampliación de la confianza llevado a cabo por los Agentes Técnicos.
  - 1.5. El presente anexo no es aplicable a las licencias o los certificados de piloto emitidos por otro Estado contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago») que hayan sido validados por la FAA o por una autoridad de aviación, como se estipula en los Procedimientos de Ejecución Técnica - Concesión de licencias (TIP-L, en sus siglas en inglés).
  - 1.6. El presente anexo no limita el derecho de un titular de un certificado de piloto de la FAA o de una licencia UE-Parte FCL emitidos por una autoridad de aviación a que la otra parte valide el certificado o la licencia de piloto de conformidad con las disposiciones normativas y reglamentarias aplicables.
2. DEFINICIONES
  - 2.1. Además de las definiciones recogidas en el Acuerdo, a efectos del presente anexo serán de aplicación las definiciones que figuran a continuación.
    - a) «Habilitación de clase»:
      - i) con respecto a una licencia UE-Parte FCL, una habilitación válida adjunta a una licencia de piloto; las atribuciones del titular de una habilitación de clase SEP y MEP permiten ejercer de piloto en la clase de aeronave especificada en la habilitación como se indica en la «Lista de aviones - Lista de habilitaciones de clase y tipo y anotaciones» publicada en el sitio web de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA);
      - ii) con respecto a un certificado de piloto de la FAA, una clasificación de aeronave en una categoría con características operativas similares, como se indica en el título 14 del Code of Federal Regulations (14 CFR), artículo 61.5. (por ejemplo, terrestre monomotor y terrestre multimotor).
    - b) «Conversión»: la emisión de una licencia UE-Parte FCL sobre la base de un certificado de piloto de la FAA, o la emisión de un certificado de piloto de la FAA sobre la base de una licencia UE-Parte FCL, de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

- c) «Vigencia»: la aceptación de las atribuciones de una habilitación de clase o tipo de un certificado de piloto de la FAA sobre la base de la experiencia reciente del titular del certificado. (14 CFR, parte 61, y Reglamento (UE) n.º 1178/2011, anexo III, parte C).
- d) «Licencia UE-Parte FCL»: una licencia de tripulación de vuelo válida que cumple los requisitos de la Parte FCL.
- e) «Certificado de piloto de la FAA»: un certificado de piloto válido de la Federal Aviation Administration, que cumple los requisitos apropiados descritos en la 14 CFR, parte 61.
- f) «Revisión de vuelo»: una evaluación de las pericias de vuelo realizada por un instructor de vuelo certificado que posea la correspondiente autorización de la FAA para examinar.
- g) «Habilitación de vuelo por instrumentos»:
  - i) con respecto a una habilitación de vuelo por instrumentos UE-Parte FCL, una habilitación válida en una licencia UE-Parte FCL que permita operar con arreglo a las reglas de vuelo por instrumentos («IFR» por sus siglas en inglés) o en condiciones meteorológicas inferiores a los mínimos prescritos para las reglas de vuelo visual («VFR» por sus siglas en inglés), limitada a la operación de monomotor o multimotor, o en el caso de una licencia de piloto con tripulación múltiple («MPL» por sus siglas en inglés), limitado también a la operación con tripulación de vuelo múltiple;
  - ii) con respecto a una habilitación de vuelo por instrumentos de la FAA, una habilitación válida en un certificado de piloto de la FAA sujeta a requisitos de vigencia y de clase de la aeronave, que permita operar con arreglo a las IFR o en condiciones meteorológicas inferiores a los mínimos prescritos para las VFR.
- h) «Habilitación de vuelo nocturno»: una habilitación adjunta a una licencia UE-Parte FCL, por la cual las atribuciones de la licencia de piloto privado puedan ejercerse de noche, en condiciones VFR. La habilitación de vuelo nocturno se expide sin fecha de vencimiento.
- i) «Prueba de pericia»: demostración de la pericia para la emisión de una licencia o habilitación, incluido el examen oral que pudiera ser necesario de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2001 de la Comisión (Parte FCL).
- j) «Condiciones especiales»: aquellos requisitos en relación con los cuales se considera, sobre la base de una comparación de los respectivos sistemas reglamentarios de concesión de licencias, que no son comunes a ambos sistemas y que son lo bastante significativos como para que se aborden en el presente anexo. La lista de condiciones especiales figura en el apéndice I del presente anexo.
- k) «Habilitación de tipo»:
  - i) con respecto a una licencia UE-Parte FCL, una habilitación anotada en una licencia de piloto. Las atribuciones del titular de una habilitación de tipo son ejercer de piloto del tipo de aeronave especificado en la habilitación, como se indica en la lista de la EASA de habilitaciones de tipo y anotaciones en las licencias de la tripulación de vuelo – todas las aeronaves, excluidos los helicópteros;
  - ii) con respecto a un certificado de piloto de la FAA, las habilitaciones de un certificado de piloto de la FAA para grandes aeronaves (excepto las que son más ligeras que el aire), aviones de turborreactor u otras aeronaves especificadas por el Administrador de la FAA mediante procedimientos de certificación de tipo para las que un piloto debe cumplir requisitos específicos de conocimientos aeronáuticos y de experiencia y examen para poder ejercer de piloto a fin de actuar como piloto al mando de la aeronave.
- l) «Válido»:
  - i) con respecto a un certificado de piloto de la FAA o una licencia UE-Parte FCL, que dicho certificado o dicha licencia no ha sido objeto de renuncia, suspensión o revocación y no ha expirado;
  - ii) con respecto a una habilitación UE-Parte FCL, que el período de validez de la habilitación no ha expirado La fecha de validez de una habilitación está indicada en la licencia del piloto.

### 3. CONSEJO MIXTO DE COORDINACIÓN DEL PERSONAL DE VUELO

#### 3.1. Composición

- 3.1.1. Queda establecido el consejo mixto de coordinación del personal de vuelo (CMCPV), que rendirá cuentas al Consejo Bilateral de Supervisión, bajo la dirección conjunta de los directores ejecutivos de la EASA y la FAA responsables de las normas de vuelo. El CMCPV estará compuesto por representantes de cada Agente Técnico, responsables de la concesión de licencias de piloto y los sistemas de gestión de la calidad / sistemas de gestión, según el caso.

3.1.2. La dirección conjunta puede invitar a otros participantes al CMCPV para facilitar el cumplimiento de los objetivos del presente anexo.

### 3.2. Mandato

3.2.1. El CMCPV se reunirá al menos una vez al año para garantizar la aplicación y el funcionamiento efectivos del presente anexo. Sus funciones consistirán en lo siguiente:

- a) desarrollar, aprobar y revisar los TIP-L, incluidos la cooperación, la asistencia, el intercambio de información y las actividades para el mantenimiento de la confianza que se utilicen en los procedimientos cubiertos por el presente anexo;
- b) intercambiar información sobre problemas de seguridad pertinentes y elaborar planes de acción para resolverlos;
- c) garantizar la aplicación coherente del presente anexo;
- d) intercambiar información sobre actividades previstas y en curso relativas a la elaboración de normas que puedan repercutir en los elementos básicos y el ámbito de aplicación del presente anexo;
- e) compartir información en relación con los cambios significativos en los sistemas de concesión de licencias de piloto de las Partes que puedan repercutir en lo básico y el ámbito de aplicación del anexo;
- f) resolver los problemas técnicos que sean competencia de los Agentes Técnicos y de las Autoridades de Aviación que no puedan resolverse a su nivel; y
- g) proponer modificaciones del presente anexo al Consejo Bilateral de Supervisión.

3.2.2. El CMCPV comunicará los problemas no resueltos al Consejo Bilateral de Supervisión y garantizará la aplicación de las decisiones adoptadas por el Consejo Bilateral de Supervisión en relación con el presente anexo.

## 4. APLICACIÓN

4.1. Las Partes acuerdan que el titular de una licencia de piloto UE-Parte FCL para aviones, incluida una habilitación de clase, con o sin habilitación de vuelo nocturno, o una habilitación de vuelo por instrumentos para aviones, que haya demostrado que cumple las condiciones especiales de la FAA establecidas en el apéndice 1, reúne los requisitos para obtener un certificado de piloto, una habilitación o habilitaciones de clase, o una habilitación de vuelo por instrumentos de la FAA, en la categoría de aviones.

4.2. Las Partes acuerdan que el titular de un certificado de piloto de avión o una habilitación de vuelo por instrumentos de la FAA, que haya demostrado que cumple las condiciones especiales de la UE aplicables establecidas en el apéndice 1 y haya aportado pruebas de su validez de conformidad con las disposiciones aplicables de los TIP-L, reúne los requisitos para la obtención de la licencia UE-Parte FCL, una habilitación o habilitaciones de clase, con o sin habilitación de vuelo nocturno, o una habilitación de vuelo por instrumentos en la categoría de aviones.

4.3. Las licencias UE-Parte FCL o los certificados de piloto de la FAA que hayan sido objeto de renuncia o se hayan suspendido o revocado, no se podrán reactivar en los términos del presente anexo.

4.4. El ámbito de aplicación de las habilitaciones y limitaciones de un certificado de piloto de la FAA o una licencia UE-Parte FCL emitida de conformidad con el presente anexo se especifica más detalladamente en los TIP-L.

4.5. Una vez se haya emitido una licencia UE-Parte FCL o un certificado de piloto de la FAA con arreglo al presente anexo, el titular, para poder ejercer las atribuciones de la licencia o el certificado de piloto, debe cumplir los requisitos de revalidación o renovación de la UE-Parte FCL o de la FAA, según el caso.

4.6. La FAA, al emitir un certificado de piloto de la FAA basado en una licencia UE-Parte FCL con arreglo al presente anexo, no exigirá la renuncia a dicha licencia UE-Parte FCL. Una Autoridad de Aviación, al emitir una licencia UE-Parte FCL basada en un certificado de piloto de la FAA con arreglo al presente anexo, no exigirá la renuncia a dicho certificado de piloto de la FAA.

4.7. Los Agentes Técnicos, y, cuando proceda, las Autoridades de Aviación:

- 4.7.1. previa solicitud de la FAA o de la Autoridad de Aviación que emita una licencia UE-Parte FCL o un certificado de piloto de la FAA conforme al presente anexo, facilitarán a la otra Parte la verificación o confirmación de autenticidad de la licencia UE-Parte FCL, del certificado de piloto de la FAA o de la habilitación de origen, y
- 4.7.2. según la forma, el modo y el calendario establecidos por el CMCPV, proporcionarán datos estadísticos relativos a las licencias UE-Parte FCL, los certificados de piloto de la FAA y las habilitaciones emitidas de conformidad con el presente anexo.
- 4.8. El Agente Técnico de cada Parte o una Autoridad de Aviación, según proceda, proporcionarán, en su caso previa petición, y tras llegar a un acuerdo mutuo, asistencia técnica en actividades relacionadas con la emisión de licencias de piloto al Agente Técnico de la otra Parte o, en su caso, a una Autoridad de Aviación, a fin de alcanzar los objetivos del presente anexo. Los Agentes Técnicos, o una Autoridad de Aviación, pueden negarse a prestar dicha asistencia técnica debido a la escasez de recursos disponibles.
- 4.9. Las revisiones introducidas por cada una de las Partes en su organización, reglamentaciones, procedimientos, políticas o normas en el ámbito de la aviación civil, incluidos los de los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación pueden afectar a la base sobre la que se aplica el presente anexo. Por tanto, las Partes, a través de los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación, según proceda, se informarán mutuamente de sus planes en relación con estos cambios en la primera ocasión posible y discutirán sobre la medida en que los cambios proyectados afectan a la base del presente anexo. Si tras las consultas en virtud del artículo 15, apartado C, del Acuerdo, las Partes convienen en modificar el presente anexo, procurarán garantizar que la modificación entre en vigor en el momento de la entrada en vigor o de la aplicación del cambio que provocó dicha modificación, o lo antes posible a partir de dicha fecha.

## 5. COMUNICACIÓN Y COOPERACIÓN

- 5.1. Los Agentes Técnicos, a través del CMCTA, mantendrán e intercambiarán una lista de puntos de contacto en relación con los distintos aspectos técnicos del presente anexo.
- 5.2. Todas las comunicaciones entre los Agentes Técnicos, incluida la documentación técnica facilitada para la revisión o aprobación contempladas en el presente anexo, se harán en inglés.
- 5.3. En las comunicaciones, todas las fechas aparecerán en el formato DD MMM AAAA (por ejemplo, 05 MAY 2014).
- 5.4. Cuando surjan situaciones urgentes o excepcionales, los puntos de contacto de los Agentes Técnicos o, en su caso, de las Autoridades de Aviación, tal como se identifican en los TIP-L, se comunicarán entre ellos y se encargarán de que se adopten inmediatamente las medidas oportunas.

## 6. REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN PARA EL RECONOCIMIENTO DE LOS RESULTADOS DE CERTIFICACIÓN.

### 6.1. Requisitos básicos

- 6.1.1. Cada Agente Técnico y cualquier Autoridad de Aviación, según proceda, demostrarán al Agente Técnico de la otra Parte la eficacia de sus respectivos sistemas de supervisión reglamentaria de los pilotos. Demostrarán, en particular, de manera efectiva y adecuada:
  - a) la estructura jurídica y normativa;
  - b) la estructura organizativa;
  - c) los recursos, incluido un personal suficientemente cualificado;
  - d) los programas de formación para su personal técnico;
  - e) las políticas, los procesos y los procedimientos internos, incluido un sistema de calidad;
  - f) la documentación y los registros;
  - g) el programa de supervisión; y
  - h) la autoridad sobre los titulares de licencias UE-Parte FCL o certificados de piloto de la FAA.

## 6.2. Confianza inicial

Cada Agente Técnico ha demostrado al otro Agente Técnico la eficacia de sus sistemas respectivos en relación con las actividades de supervisión reglamentaria cubiertas en el presente anexo mediante actividades de fomento de la confianza inicial. Los Agentes Técnicos también se han demostrado mutuamente la eficacia de sus auditorías de calidad y de sus actividades de normalización, incluidas las auditorías efectuadas por las Autoridades de Aviación contempladas en el punto 6.3.1.

## 6.3. Mantenimiento de la confianza

### 6.3.1. Los Agentes Técnicos y las Autoridades de Aviación seguirán demostrándose mutuamente la eficacia de su supervisión, tal como se especifica en el punto 6.1.1 del presente anexo, de acuerdo con las disposiciones pertinentes de los TIP-L elaborados por el CMCPV.

#### a) En particular, los Agentes Técnicos:

- i) tendrán derecho a participar, en calidad de observador, en las auditorías de calidad y las inspecciones de normalización de la otra Parte;
- ii) pondrán a disposición del otro Agente Técnico los informes de las auditorías de calidad y las inspecciones de normalización aplicables al presente anexo, como se especifica en los TIP-L; y
- iii) en su caso, se ayudarán mutuamente en la resolución de las conclusiones de las auditorías y las inspecciones con efecto en la aplicación del presente anexo.

#### b) En particular, la FAA y las Autoridades de Aviación:

- i) permitirán las auditorías de calidad y las inspecciones de normalización contempladas en el punto 6.3.1, letra a), inciso i), del presente anexo;
- ii) compartirán la información de seguridad y las limitaciones conocidas pertinentes que pudieran afectar a la capacidad de una Autoridad de Aviación o un Agente Técnico para cumplir plenamente las normas de seguridad internacionales aplicables o cualquier requisito de seguridad establecido en el Acuerdo;
- iii) con sujeción a las leyes y normas de protección de datos personales aplicables, pondrán a disposición los registros de las licencias del piloto y los informes de inspección pertinentes, incluidas las medidas coercitivas aplicadas; y
- iv) en caso necesario, facilitarán asistencia en materia de interpretación lingüística a la oficina de la Autoridad de Aviación durante la revisión de los documentos y los registros redactados en la lengua nacional.

#### c) Los Agentes Técnicos se notificarán mutuamente, en la primera ocasión de que dispongan, que un Agente Técnico o una Autoridad de Aviación no está en condiciones de cumplir los requisitos del punto 6.3. Si un Agente Técnico considera que la competencia técnica ha dejado de ser la adecuada, los Agentes Técnicos mantendrán consultas entre ellos y propondrán un plan de acción, incluyendo las actividades correctoras necesarias para subsanar las deficiencias.

#### d) En caso de que un Agente Técnico o una Autoridad de Aviación no corrija las deficiencias en el plazo previsto en el plan de acción, cualquier Agente Técnico podrá llevar el asunto ante el CMCPV.

#### e) Si una Parte tiene la intención de suspender el reconocimiento de los resultados de certificación o las aprobaciones efectuadas por un Agente Técnico o una Autoridad de Aviación, dicha Parte lo comunicará inmediatamente a la otra Parte según lo dispuesto en el artículo 18, apartado A, del Acuerdo.

## 7. TASAS

Las tasas aplicadas cumplirán las disposiciones del artículo 14 del Acuerdo, así como los requisitos legales y reglamentarios aplicables.

---

## Apéndice 1

**CONDICIONES ESPECIALES**

1. Condiciones generales
  - 1.1. El solicitante presentará una solicitud de conversión de una licencia UE-Parte FCL o un certificado de piloto de la FAA con arreglo al presente anexo en un formato normalizado y del modo especificado en los TIP-L.
  - 1.2. Podrá denegarse la solicitud del titular de una licencia UE-Parte FCL o un certificado de piloto de la FAA con una restricción o limitación si el otro sistema no dispone de una restricción o limitación similar.
2. Condiciones particulares de la UE

Para recibir la aprobación de conformidad con la Parte FCL en virtud de los términos del presente anexo, el solicitante debe cumplir todas las condiciones especiales de la UE que figuran a continuación.

  - 2.1. Condiciones especiales de la UE aplicables a la expedición de una licencia UE-Parte FCL para aviones (PPL A) y las habilitaciones de clase y nocturnas asociadas, según proceda, sobre la base de un certificado de piloto de la FAA.
    - 2.1.1. El solicitante demostrará o aportará pruebas de que ha adquirido competencia lingüística de acuerdo con el apartado FCL.055 de la Parte FCL, excepto si el certificado de piloto de la FAA incluye la mención «dominio del inglés». La mención «dominio del inglés» se considerará equivalente al nivel 4 de competencia en inglés, como se especifica en los TIP-L.
    - 2.1.2. El solicitante deberá cumplir los requisitos médicos de la UE contemplados en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011, aplicables a las PPL A.
    - 2.1.3. El solicitante deberá completar una prueba de pericia, como se establece en los TIP-L, con un examinador cualificado con arreglo a la Parte FCL.
    - 2.1.4. Antes de efectuar la prueba de pericia, el solicitante deberá demostrar al examinador que ha adquirido el nivel adecuado de los conocimientos teóricos requeridos, como se especifica en los TIP-L, en los 24 meses naturales inmediatamente anteriores al mes de la solicitud.
    - 2.1.5. El solicitante de una habilitación de vuelo nocturno de la Parte FCL deberá proporcionar pruebas de que ha cumplido los requisitos de vuelo nocturno establecidos en el apartado FCL.810 de la Parte FCL. Puede reconocerse la experiencia en formación de vuelo nocturno, tal como se especifica en los TIP-L.
    - 2.1.6. El solicitante de una habilitación de clase MEP de un solo piloto deberá proporcionar pruebas de que cumple los requisitos para la emisión de una habilitación de clase MEP terrestre, como se establece en la Parte FCL, subparte H. En este caso, la prueba de pericia especificada en el punto 2.1.3 del presente anexo deberá realizarse en un avión MEP terrestre. Si el solicitante tiene formación y experiencia de vuelo previas con aviones MEP, éstas podrán reconocerse a efectos de los requisitos de la Parte FCL, subparte H, tal como se especifica en los TIP-L.
    - 2.1.7. Al convertir un certificado de piloto de la FAA de conformidad con el presente anexo, una Autoridad de Aviación introducirá en el punto VIII (o XIII) de la licencia UE-Parte FCL la siguiente declaración: «PPL(A) emitida sobre la base del Acuerdo UE-EE.UU.».
  - 2.2. Condiciones especiales de la UE aplicables a la expedición de una habilitación de vuelo por instrumentos para aviones IR (A) UE-Parte FCL sobre la base de una habilitación de vuelo por instrumentos FAA
    - 2.2.1. El solicitante demostrará o aportará pruebas de que ha adquirido competencia lingüística de acuerdo con el apartado FCL.055 de la Parte FCL, excepto si el certificado de piloto de la FAA incluye la mención «dominio del inglés». La mención «dominio del inglés» se considerará equivalente al nivel 4 de competencia en inglés, como se especifica en los TIP-L.

- 2.2.2. El solicitante deberá cumplir los requisitos médicos de la UE contemplados en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, aplicables a las IR (A).
- 2.2.3. El solicitante deberá completar una prueba de pericia IR (A) con un examinador cualificado conforme a la Parte CFL, tal como se establece en los TIP L.
- 2.2.4. Por lo que se refiere a la demostración de los conocimientos teóricos y tal como se especifica en los TIP-L, si el solicitante tiene una experiencia mínima de al menos 50 horas de vuelo con arreglo a las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR) como piloto al mando de un avión, deberá demostrar al examinador, antes de la prueba de pericia de IR (A), que ha adquirido el nivel adecuado de los conocimientos teóricos requeridos. En los demás casos, el solicitante deberá superar un examen escrito en los veinticuatro meses naturales inmediatamente anteriores al mes de la solicitud.
- 2.2.5. El solicitante de una habilitación de vuelo por instrumentos para aviones MEP terrestres de un solo piloto proporcionará pruebas de que se cumplen los requisitos para la emisión de una habilitación de vuelo por instrumentos para aviones MEP terrestres, como se establece en la Parte FCL, subparte G. En este caso, la prueba de pericia de IR (A) especificada en el punto 2.2.3 del presente anexo deberá completarse en una aeronave MEP terrestre. Si un solicitante tiene formación y experiencia de vuelo con aviones multimotor, estas podrán reconocerse a efectos de los requisitos de la Parte FCL, subparte G, tal como se especifica en los TIP-L.
- 2.2.6. Antes de llevar a cabo la prueba de pericia IR (A), el solicitante de una habilitación de vuelo por instrumentos tendrá que haber realizado vuelos de aclimatación en uno de los Estados miembros de la UE, en una organización de instrucción reconocida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, tal como se establece en los TIP-L. El solicitante está exento de este requisito si cuenta con una experiencia previa de al menos 50 horas de vuelo con arreglo a las IFR como piloto al mando en aviones, o de al menos 10 horas de vuelo con arreglo a las IFR como piloto al mando en aviones en cualquiera de los Estados miembros de la UE o cualquier Estado Europeo que participe en la EASA, de conformidad con el artículo 129 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1-22).
- 2.2.7. Un solicitante que haya obtenido una habilitación de vuelo por instrumentos EU-Parte FCL en base al presente anexo, deberá someterse al conjunto de exámenes sobre conocimientos teóricos de conformidad con los apartados FCL.025 y FCL. 615 IR de la Parte FCL antes de ejercer sus atribuciones en relación con la habilitación de vuelo por instrumentos con una CPL, una MPL o una ATPL de la UE-Parte FCL.
- 2.2.8. Un solicitante que haya obtenido una habilitación de vuelo por instrumentos EU-Parte FCL en base al presente anexo, deberá someterse al conjunto de exámenes sobre conocimientos teóricos de conformidad con el apartado FCL.025 de la Parte FCL antes de que se le conceda todo el crédito para la IR (A) en la categoría de aeronave distinta de conformidad con el apartado FCL.035 de la UE-Parte FCL.
- 2.2.9. Al convertir un certificado de piloto de la FAA de conformidad con el presente anexo, una Autoridad de Aviación introducirá en el punto VIII (o XIII) de la licencia UE-Parte FCL la siguiente declaración: «PPL (A) / IR (A) emitido sobre la base del Acuerdo UE-EE.UU.».
3. Condiciones particulares de la FAA
- Para recibir la aprobación de conformidad con el CFR, título 14, parte 61, en virtud de los términos del presente anexo, el solicitante debe cumplir todas las condiciones especiales de la FAA que figuran a continuación:
- 3.1. Condiciones especiales de la FAA aplicables a la expedición de un certificado de piloto de la FAA, una habilitación de clase para la categoría de aviones terrestres de un solo motor y una habilitación de clase para la categoría de aviones terrestres multimotor, sobre la base de una licencia UE-Parte FCL.
- 3.1.1. El solicitante deberá ser capaz de leer, hablar, escribir y comprender la lengua inglesa. Una anotación de competencia lingüística de la Parte FCL, de nivel 4 de inglés o superior, se aceptará como prueba de dominio del inglés.
- 3.1.2. Para poder ejercer las atribuciones del certificado de piloto de la FAA, el solicitante deberá cumplir los requisitos del certificado médico de la FAA, como se establecen en el CFR, título 14, parte 61.



- 3.1.3. El solicitante deberá haber superado la prueba relativa a los conocimientos teóricos requeridos, tal como se establece en los TIP-L, en los 24 meses naturales inmediatamente anteriores al mes de la solicitud.
- 3.1.4. Como se establece en los TIP-L, el solicitante deberá completar una verificación de competencia con un instructor de vuelo certificado por la FAA con una autorización adecuada para realizar exámenes.
- 3.1.5. El solicitante de una habilitación para un avión multimotor terrestre deberá proporcionar pruebas de que cumple los requisitos para la emisión de una habilitación para un avión multimotor terrestre, como se establece en el CFR, título 14, parte 61. La formación y experiencia de vuelo con aviones MEP terrestres podrán reconocerse, como se especifica en los TIP-L.
- 3.2. Condiciones especiales de la FAA aplicables a la expedición de una habilitación de vuelo por instrumentos para aviones de la FAA sobre la base de una habilitación de vuelo por instrumentos para aviones UE-Parte FCL
- 3.2.1. El solicitante deberá ser capaz de leer, hablar, escribir y comprender la lengua inglesa. Una anotación de competencia lingüística de la Parte FCL, de nivel 4 de inglés o superior, se aceptará como prueba de dominio del inglés.
- 3.2.2. Para poder ejercer las atribuciones del certificado de piloto de la FAA, el solicitante deberá cumplir los requisitos del certificado médico de la FAA, como se establece en el CFR, título 14, parte 61.
- 3.2.3. Como se establece en los TIP-L, el solicitante de una habilitación de vuelo por instrumentos tendrá que haber realizado vuelos de aclimatación en los Estados Unidos, incluidos sus territorios, con un instructor de vuelo de la FAA certificado, antes de realizar una verificación de competencia de vuelo por instrumentos con un examinador. El solicitante está exento de este requisito en caso de contar con una experiencia previa de al menos 50 horas de vuelo con arreglo a las IFR como piloto al mando en aviones o de al menos 10 horas de vuelo con arreglo a las IFR como piloto al mando en aviones en los Estados Unidos, incluidos sus territorios.
- 3.2.4. Como se establece en los TIP-L, el solicitante deberá completar una verificación de competencia de vuelo por instrumentos con un examinador.
- 3.2.5. El solicitante deberá haber superado la prueba relativa a los conocimientos requeridos, tal como se establece en los TIP-L, en los 24 meses naturales inmediatamente anteriores al mes de la solicitud.
-

**DECLARACIÓN CONJUNTA**

Los representantes de los Estados Unidos de América y de la Unión Europea confirman que la versión en lengua croata del anexo 3 del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil, firmado en Bruselas el 30 de junio de 2008 (en lo sucesivo, «Acuerdo») puede autenticarse mediante un canje de notas diplomáticas entre los Estados Unidos y la Unión Europea.

Confirman asimismo que, conforme a lo dispuesto en el Acuerdo, en caso de divergencias en la interpretación de las diferentes versiones lingüísticas del Acuerdo o de su anexo 3, prevalecerá la versión inglesa.

La presente Declaración conjunta forma parte integrante del Acuerdo.

Por los Estados Unidos de América

Por la Unión Europea

---