III

(Autres actes)

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

N° 303/14/COL

du 15 juillet 2014

autorisant la Norvège à déroger à certaines règles communes en matière de sécurité aérienne conformément à l'article 14, paragraphe 6, de l'acte visé au point 66n de l'annexe XIII de l'accord sur l'Espace économique européen [règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, tel que modifié] [2015/1945]

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE,

vu l'article 14, paragraphes 6 et 7, de l'acte visé au point 66n de l'annexe XIII à l'accord EEE, tel qu'adapté par la décision du Comité mixte de l'EEE n° 163/2011 du 19 décembre 2011,

règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, tel que modifié;

et le point FCL.740.A de l'annexe I de l'acte visé au point 66ne de l'annexe XIII à l'accord EEE, tel qu'adapté par la décision du Comité mixte de l'EEE n° 146/2013 du 15 juillet 2013,

règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié;

tels qu'adaptés à l'accord EEE par son protocole 1,

vu l'avis du Comité des transports de l'AELE du 28 mars 2014,

considérant ce qui suit:

(1) La Norvège a sollicité l'autorisation de déroger à certaines règles communes en matière de sécurité aérienne contenues dans les règles de mise en œuvre du règlement (CE) n° 216/2008.

(2) Conformément à l'article 14, paragraphe 7, de ce règlement, tel qu'adapté, l'Autorité de surveillance AELE a examiné la nécessité de la dérogation demandée et le niveau de protection en résultant, sur la base d'une recommandation de l'Agence européenne de la sécurité aérienne. L'Autorité conclut que les modalités modifiées procureront un niveau de protection équivalent à celui atteint par l'application des règles communes en matière de sécurité aérienne, sous réserve du respect de certaines conditions. L'évaluation de la dérogation et les conditions attachées à son application sont décrites à l'annexe de la présente décision autorisant la dérogation.

(3) Conformément à l'article 14, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 216/2008, tel qu'adapté, une dérogation accordée à un État membre est notifiée à tous les États membres, qui ont également la possibilité d'appliquer cette dérogation.

(4) Conformément à l'article 1er de la décision du Comité mixte de l'EEE no 163/2011 du 19 décembre 2011 et au point 3, sous a) et e), de son annexe, le terme «État(s) membre(s)» est réputé s'appliquer, en plus des États couverts par le règlement, aux États de l'AELE; en outre, la Commission européenne communique aux États membres de l'Union européenne les informations relatives à cette décision reçues de l'autorité de surveillance AELE.

(5) Il convient donc que cette décision soit notifiée à tous les États de l'AELE et à la Commission européenne en vue de sa communication aux États membres de l'Union européenne.

(6) La description de la dérogation, ainsi que des conditions s'y attachant, doit être de nature à permettre aux autres États membres au sens du règlement (CE) no 216/2008, tel qu'adapté, d'appliquer la mesure en question lorsqu'ils se trouvent dans la même situation, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir un nouvel agrément de l'Autorité de surveillance AELE ou de la Commission, selon le cas. Il convient néanmoins que les États membres au sens du règlement (CE) no 216/2008, tel qu'adapté, notifient l'application de dérogations, celles-ci pouvant produire des effets en dehors de l'État membre concerné.

(7) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du Comité des transports de l'AELE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Norvège peut déroger aux exigences du point FCL. 740.A de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) no 1178/2011, tel que modifié, selon les modalités définies à l'annexe de la présente décision.

Article 2

Tous les États membres au sens du règlement (CE) no 216/2008, tel qu'adapté, ont la possibilité d'appliquer les mesures visées à l'article 1er, selon les modalités définies dans l'annexe de la présente décision, et sous réserve de l'obligation de notification visée à l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) no 216/2008, tel qu'adapté.

Article 3

La Norvège est destinataire de la présente décision dont le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.

Article 4

L'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Commission européenne sont informés de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 15 juillet 2014.

Par l'Autorité de surveillance AELE

Helga JÓNSDÓTTIR
Membre du Collège

Xavier LEWIS
Directeur

ANNEXE

DÉROGATION PAR LE ROYAUME DE NORVÈGE AU RÈGLEMENT (UE) Nº 1178/2011 DE LA COMMISSION [1] EN CE QUI CONCERNE CERTAINES HEURES DE VOL POUR DES QUALIFICATIONS DE CLASSE PARTICULIÈRES

1. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

Le point FCL.740.A, sous b), de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011 est libellé comme suit:

«b) Prorogation des qualifications de classe monopilote monomoteur.

1) Qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons et qualifications TMG. Dans le cas d'une prorogation des qualifications de classe d'avions monopilotes monomoteurs à pistons ou de qualifications de classe de TMG, le candidat devra:

i) au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir, avec un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée, conformément à l'appendice 9 de la présente partie; ou

ii) au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe pertinente, avec:

— 6 heures de vol en tant que PIC,

— 12 décollages et 12 atterrissages, et

— 1 vol d'entraînement d'au moins 1 heure avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI). Les candidats seront exemptés de ce vol s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type ou un examen pratique pour toute autre classe ou tout autre type d'avion.

2) Lorsque des candidats sont titulaires d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) et d'une qualification de TMG, ils peuvent remplir les exigences du point 1) dans l'une des classes et obtenir la prorogation des 2 qualifications.

3) Avions monopilotes monomoteurs à turbopropulseurs. Dans le cas de la prorogation de qualifications de classe monomoteur à turbopropulseurs, les candidats devront réussir un contrôle de compétences portant sur la classe concernée conformément à l'appendice 9 à la présente partie, avec un examinateur, au cours des 3 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification.»

Par lettre du 6 décembre 2013, le gouvernement du Royaume de Norvège (la «Norvège») a notifié à l'Autorité de surveillance AELE (l'«Autorité») et à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'«Agence»), son intention de déroger à cette disposition du règlement (UE) nº 1178/2011 en se fondant sur l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) nº 216/2008, tel que modifié [2].

2. ÉVALUATION DE LA DEMANDE

2.1. **Nécessité**

L'Autorité considère qu'il convient de permettre l'obtention de crédits croisés pour certaines heures de vol sur des avions relevant des qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons («SEP») terre et mer en vue de la prorogation des deux qualifications «par l'expérience». Le règlement (UE) nº 1178/2011 ne régit pas cette situation et ne fournit aucune précision en ce qui concerne les pilotes d'avions amphibies, ce qui crée une charge inutile pour les titulaires de licence.

2.2. **Équivalence du niveau de protection**

La Norvège a fait valoir les raisons suivantes pour justifier la nécessité d'une dérogation à la règle en question. Pour piloter un avion monomoteur à pistons, les pilotes doivent être titulaires d'une qualification de classe (SEP) en ordre de validité, incluse dans leur licence «partie FCL». La «partie FCL» contient des dispositions relatives à deux qualifications de classe SEP: la qualification SEP terre pour les avions terrestres (avec un train d'atterrissage équipé de roues ou de skis) et la qualification SEP mer pour les hydravions (à coque ou à flotteurs). La «partie FCL» ne contient aucune disposition spécifique concernant les avions amphibies (qui peuvent changer de configuration en

[1] Acte visé au point 66ne de l'annexe XIII à l'accord EEE [règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié)] tel qu'adapté à l'accord EEE par son protocole 1.

[2] Acte visé au point 66n de l'annexe XIII à l'accord EEE [règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, tel que modifié], tel qu'adapté à l'accord EEE par son protocole 1.

vol et être exploités sur terre ou sur l'eau). Par ailleurs, un pilote qui souhaite obtenir une prorogation des privilèges de toute qualification de classe SEP doit se conformer au point FCL.740.A, sous b), de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011.

La Norvège a également fait valoir qu'il est déjà admis qu'un avion amphibie peut être utilisé en vue de la prorogation des deux qualifications en l'exploitant comme un avion terrestre et un hydravion pour satisfaire aux exigences. En ce qui concerne l'avion amphibie, ses caractéristiques pour les heures de vol en route sont identiques. Ce ne sont que les phases de roulage, de décollage et d'atterrissage/de descente qui diffèrent. Les dispositions du point FCL. 740.A, sous b) 2), reconnaissent déjà que l'expérience acquise dans un avion de classe SEP (terre) ou TMG peut être invoquée pour obtenir la prorogation des qualifications dans les deux classes (SEP et TMG). Les exigences devraient tenir compte des similitudes et des différences entre les classes.

Après avoir examiné la demande de dérogation, l'Autorité confirme que l'obligation imposée à un pilote possédant les deux qualifications de classe d'avion de satisfaire à toutes les exigences en matière d'expérience de vol énoncées au point FCL. 740.A, sous b), à la fois dans les avions terrestres et les hydravions n'est pas nécessaire et fait peser une charge déraisonnable sur le titulaire de la licence.

L'Agence a également pris acte du fait que, dans le cadre du mandat actuel de réglementation FCL.002, il a déjà été proposé de modifier le point FCL. 740A, sous b), pour y inclure des dispositions prévoyant une prorogation par expérience dans le cas de pilotes possédant les qualifications SEP terre et SEP mer.

L'Agence a dès lors conclu, dans sa recommandation concernant l'application de l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) nº 216/2008, que le niveau de protection sera maintenu avec la proposition de la Norvège.

3. DESCRIPTION DE LA DÉROGATION

La proposition de dérogation aux dispositions du point FCL. 740.A, sous b), de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011, vise à permettre aux commandants de bord de porter cinq des six heures de vol dans une classe au crédit de l'autre classe.

Par conséquent, les dispositions du point FCL.740.A, sous b) 3), de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011 s'appliquent avec ajout de l'alinéa suivant:

«3. Lorsque des candidats sont titulaires d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) et d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (mer), ils peuvent remplir les exigences du point FCL. 740, sous b) 1) ii), pour proroger les deux qualifications en accomplissant, au cours des 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, 12 heures de vol dans un avion monomoteur à pistons, notamment:

— 6 heures en tant que commandant de bord dans un avion monomoteur à pistons dont au moins 1 heure dans un avion terrestre ou un avion amphibie exploité comme un avion terrestre et au moins 1 heure dans un hydravion ou un avion amphibie exploité comme un hydravion; et

— 12 décollages et 12 atterrissages sur terre et 12 décollages et 12 atterrissages en mer; et

— 1 vol d'entraînement d'au moins 1 heure avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI). Ce vol d'entraînement peut être effectué dans un avion, un hydravion ou un avion amphibie monomoteur à pistons. Les candidats seront exemptés de ce vol s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type, un examen pratique ou une évaluation des compétences pour toute autre classe ou tout autre type d'avion.»

4. CONDITIONS ATTACHÉES À L'APPLICATION DE LA DÉROGATION

Cette dérogation s'applique aux titulaires de licences délivrées conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011.

5. APPLICABILITÉ GÉNÉRALE DE LA DÉROGATION

Tous les États de l'AELE peuvent appliquer cette dérogation pour autant que les conditions décrites au point 4 soient remplies.