III

(Outros atos)

ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU

DECISÃO DO ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA

N.º 303/14/COL

de 15 de julho de 2014

que autoriza a Noruega a derrogar a determinadas regras comuns no domínio da segurança da aviação, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 6, do ato referido no ponto 66n. do anexo XIII do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu [Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE, conforme alterado] [2015/1945]

O ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA,

Tendo em conta o artigo 14.º, n.ºs 6 e 7, do ato referido no ponto 66n. do anexo XIII do Acordo EEE, adaptado pela Decisão n.º 163/2011 do Comité Misto EEE, de 19 de dezembro de 2011,

> Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE, conforme alterado;

e o ponto FCL.740.A do anexo I do ato referido no ponto 66ne. do anexo XIII do Acordo EEE, adaptado pela Decisão n.º 146/2013 do Comité Misto EEE, de 15 de julho de 2013,

> Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, conforme alterado,

adaptados ao Acordo EEE pelo seu Protocolo 1,

Tendo em conta o parecer do Comité dos Transportes da EFTA formulado em 28 de março de 2014,

Considerando o seguinte:

(1) A Noruega solicitou a aplicação de determinadas derrogações às regras comuns no domínio da segurança da aviação que constam das regras de execução do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

(2) Nos termos do artigo 14.º, n.º 7, do mesmo regulamento, tal como adaptado, o Órgão de Fiscalização da EFTA avaliou a necessidade da derrogação solicitada, e o nível de proteção dela decorrente, com base numa recomendação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação. O Órgão de Fiscalização concluiu que a variação em causa proporcionará um nível de proteção equivalente ao alcançado mediante a aplicação das regras comuns no domínio da segurança da aviação, sob reserva do cumprimento de determinadas condições. A avaliação da derrogação e as condições associadas à sua aplicação são descritas no anexo da presente decisão, que autoriza a derrogação.

(3) Em conformidade com o artigo 14.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, tal como adaptado, uma derrogação concedida a um Estado-Membro deve ser notificada a todos os Estados-Membros, que passam igualmente a ter o direito de a aplicar.

(4) Nos termos do artigo 1.º da Decisão n.º 163/2011 do Comité Misto EEE, de 19 de dezembro de 2011, e do n.º 3, alíneas a) e e), do seu anexo, o termo «Estado(s)-Membro(s)» deve entender-se como incluindo, para além do significado que lhe é atribuído no regulamento, os países da EFTA; e a Comissão Europeia deve comunicar aos Estados-Membros da UE as informações sobre essa decisão recebidas do Órgão de Fiscalização da EFTA.

(5) Por conseguinte, a presente decisão deve ser notificada a todos os países da EFTA e à Comissão Europeia para efeitos de comunicação aos Estados-Membros da UE.

(6) A descrição da derrogação, bem como das condições que lhe estão associadas, deve permitir que outros Estados-Membros na aceção do disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008, tal como adaptado, apliquem a medida em causa, caso se encontrem na mesma situação, sem necessidade de nova aprovação pelo Órgão de Fiscalização da EFTA ou pela Comissão, consoante o caso. No entanto, os Estados-Membros na aceção do Regulamento (CE) n.º 216/2008, tal como adaptado, devem notificar a aplicação de derrogações, uma vez que estas podem ter efeitos fora do território dos países que as solicitam.

(7) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité dos Transportes da EFTA,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Noruega pode derrogar aos requisitos do ponto FCL.740.A do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, conforme alterado, tal como especificado no anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Todos os Estados-Membros na aceção do Regulamento (CE) n.º 216/2008, tal como adaptado, têm o direito de aplicar as mesmas medidas a que se refere o artigo 1.º, conforme indicado no anexo da presente decisão, sob reserva da obrigação de as notificar, prevista no artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, tal como adaptado.

Artigo 3.º

A destinatária da presente decisão é a Noruega. Apenas faz fé o texto em língua inglesa.

Artigo 4.º

A presente decisão deve ser notificada à Islândia, ao Listenstaine, à Noruega e à Comissão Europeia.

Feito em Bruxelas, em 15 de julho de 2014.

Pelo Órgão de Fiscalização da EFTA

Helga JÓNSDÓTTIR	Xavier LEWIS
Membro do Colégio	*Diretor*

ANEXO

DERROGAÇÃO AO REGULAMENTO (UE) N.º 1178/2011 DA COMISSÃO [1], SOLICITADA PELO REINO DA NORUEGA, NO RESPEITANTE AOS TEMPOS DE VOO ESPECIFICADOS PARA DETERMINADAS QUALIFICAÇÕES DE CLASSE

1. DESCRIÇÃO DO PEDIDO

O ponto FCL.740, alínea b), do anexo I (parte FCL), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 prevê o seguinte:

«b) Revalidação das qualificações de classe monopiloto monomotor.

1. Qualificações de classe de avião monomotor de pistões e qualificações TMG. Para revalidação de qualificações de classe de aviões monopiloto e monomotor de pistões ou de qualificações de classe TMG, o requerente deve:

   i) nos três meses anteriores à data de expiração da qualificação, passar uma verificação de proficiência na presença de um examinador, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, ou

   ii) nos 12 meses anteriores à data de expiração da qualificação, realizar 12 horas de voo na classe pertinente, incluindo:

   — seis horas como PIC,

   — 12 descolagens e 12 aterragens, e

   — um voo de treino de pelo menos uma hora com um instrutor de voo (FI) ou um instrutor de qualificação de classe (CRI). Os requerentes estarão isentos deste voo caso tenham passado uma verificação de proficiência ou prova de perícia para uma qualificação de classe ou de tipo em qualquer outra classe ou outro tipo de avião.

2. Se os requerentes possuírem uma qualificação de classe de aviões monomotor de pistões e uma qualificação TMG, podem cumprir os requisitos do ponto 1 em qualquer uma das classes e obter a revalidação das duas qualificações.

3. Aviões turbopropulsores monopiloto e monomotor. Para a revalidação de uma qualificação de classe monomotor turbopropulsor os requerentes terão de passar uma verificação de proficiência na presença de um examinador, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, nos três meses anteriores à data de expiração da qualificação.»

Por ofício de 6 de dezembro de 2013, o Governo do Reino da Noruega («Noruega») notificou o Órgão de Fiscalização da EFTA («Órgão de Fiscalização») e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação («Agência») da sua intenção de derrogar a esta disposição do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, com base no artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, conforme alterado [2].

2. APRECIAÇÃO DO PEDIDO

2.1. **Necessidade**

O Órgão de Fiscalização considera conveniente autorizar a equivalência de créditos de certos tempos de voo especificados em aparelhos que se inserem nas qualificações de classe de aviões monomotor de pistões («SEP») terra e mar, com vista à revalidação de ambas as qualificações «pela experiência». O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 não aborda esta situação e também não é claro no que respeita aos pilotos de aviões anfíbios, o que gera encargos desnecessários para os titulares de licenças.

2.2. **Equivalência do nível de proteção**

A Noruega apresentou as seguintes razões para demonstrar a necessidade de derrogar à regra em causa: os pilotos de aviões monomotor de pistões devem ser titulares de uma qualificação de classe (SEP) válida, incluída na sua licença parte FCL. A parte FCL prevê duas qualificações de classe SEP: a classificação SEP (terra) para aviões terrestres (com um trem de aterragem equipado de rodas ou esquis) e a classificação SEP (mar) para hidroaviões

[1] O ato a que se refere o ponto 66ne. do anexo XIII do Acordo EEE [Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, conforme alterado], tal como adaptado ao Acordo EEE pelo seu Protocolo 1.

[2] O ato a que se refere o ponto 66n. do anexo XIII do Acordo EEE [Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE, conforme alterado], tal como adaptado ao Acordo EEE pelo seu Protocolo 1.

(com um casco ou flutuadores). A parte FCL não prevê nenhuma disposição específica para aviões anfíbios (que podem mudar de configuração durante o voo para operarem a partir de terra ou da água). Além disso, os pilotos que pretendam revalidar as prerrogativas das qualificações de classe SEP devem dar cumprimento ao disposto no ponto FCL.740.A, alínea b), do anexo I (parte FCL), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

Acresce que a Noruega indicou que já se admite que um avião anfíbio possa ser utilizado para efeitos de revalidação de ambas as qualificações, utilizando-o como avião terrestre e como hidroavião para satisfazer os requisitos. Para um avião anfíbio, as características do aparelho no respeitante às horas de voo em rota serão idênticas. Só as fases de rolagem, descolagem e aterragem/amaragem são diferentes. As disposições do ponto FCL.740.A, alínea b), n.º 2, já reconhecem que a experiência adquirida em aviões das classes SEP (terra) ou TMG pode ser utilizada para revalidar as qualificações de classe SEP e TMG. Os requisitos devem refletir as semelhanças e as diferenças entre as classes.

Após análise do pedido de derrogação, a Agência concordou que a exigência imposta a um piloto com ambas as qualificações de classe de preencher todos os requisitos de experiência de voo previstos no ponto FCL.740.A, alínea b) relativamente a aviões terrestres e hidroaviões é desnecessária e constitui um encargo injustificado para o titular da licença.

A Agência assinalou ainda que, no quadro do atual mandato de regulamentação FCL.002, já foi proposta a alteração da disposição do ponto FCL.740.A, alínea b), de modo a incluir disposições relativas à revalidação pela experiência no caso de pilotos titulares das qualificações SEP (terra) e SEP (mar).

Consequentemente, a Agência concluiu na sua recomendação relativa à aplicação do artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 que o nível de proteção será mantido com a proposta da Noruega.

3. DESCRIÇÃO DA DERROGAÇÃO

A derrogação proposta às disposições do ponto FCL.740.A, alínea b), do anexo I (parte FCL), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 destina-se a permitir aos pilotos comandantes creditar numa classe cinco das seis horas de voo noutra classe.

Consequentemente, as disposições do ponto FCL.740.A, alínea b), n.º 3, do anexo I (parte FCL), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 são aplicáveis mediante aditamento do seguinte parágrafo:

«3. Se os requerentes forem titulares de uma qualificação de classe de aviões monomotor de pistões (terra) e de uma qualificação de classe de aviões monomotor de pistões (mar), podem cumprir os requisitos do ponto FCL.740, alínea b), n.º 1, subalínea ii) para obter a revalidação de ambas as qualificações, se completarem, no prazo de 12 meses anterior à data de expiração da qualificação, 12 horas de tempo de voo em aviões monomotor de pistões, incluindo:

— 6 horas como piloto comandante em aviões monomotor de pistões, das quais 1 hora, pelo menos, num avião terrestre ou num avião anfíbio operado como avião terrestre e 1 hora, pelo menos, num hidroavião ou num avião anfíbio operado como hidroavião; e

— 12 descolagens e aterragens em terra e 12 descolagens e aterragens na água; e

— um voo de treino de uma hora, pelo menos, com um instrutor de voo (FI) ou um instrutor de qualificação de classe (CRI). Este voo de treino pode ser realizado num avião monomotor de pistões, num hidroavião ou num avião anfíbio. Os requerentes ficam dispensados deste voo caso tenham sido aprovados numa verificação de proficiência ou prova de perícia ou numa avaliação de competência em qualquer outra classe ou outro tipo de avião.»

4. CONDIÇÕES ASSOCIADAS À APLICAÇÃO DA DERROGAÇÃO

Esta derrogação é aplicável aos titulares de licenças emitidas em conformidade com o anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

5. APLICABILIDADE GERAL DA DERROGAÇÃO

Todos os países da EFTA podem aplicar esta derrogação, desde que sejam cumpridas as condições descritas no ponto 4.