

## III

(Otros actos)

## ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

### DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Nº 303/14/COL

de 15 de julio de 2014

**por la que se autoriza a Noruega a acogerse a una excepción respecto de determinadas normas comunes de seguridad aérea de conformidad con el artículo 14, apartado 6, del acto mencionado en el punto 66n del anexo XIII del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo [Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE, modificado] [2015/1945]**

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC,

Visto el artículo 14, apartados 6 y 7, del acto mencionado en el punto 66n del anexo XIII del Acuerdo EEE, adaptado por la Decisión del Comité Mixto del EEE nº 163/2011, de 19 de diciembre de 2011,

Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE, modificado;

y el punto FCL.740.A del anexo I del acto mencionado en el punto 66ne del anexo XIII del Acuerdo EEE, adaptado por la Decisión del Comité Mixto del EEE nº 146/2013, de 15 de julio de 2013,

Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, modificado,

adaptados ambos al Acuerdo EEE por el protocolo 1 del mismo,

Visto el dictamen del Comité de Transporte de la AELC emitido el 28 de marzo de 2014.

Considerando lo siguiente:

- (1) Noruega solicitó aplicar una determinada excepción a las normas comunes de seguridad aérea que figuran en las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 216/2008.
- (2) De conformidad con el artículo 14, apartado 7, de ese Reglamento, adaptado, el Órgano de Vigilancia de la AELC evaluó la necesidad de la excepción solicitada, así como el nivel de protección que garantiza, atendiendo a la recomendación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea. El Órgano llegó a la conclusión de que el nivel de protección que garantiza es equivalente al alcanzado mediante la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea, siempre que se cumplan determinadas condiciones. La evaluación de la excepción y las condiciones vinculadas a su aplicación se recogen en el anexo de la presente Decisión por la que se autoriza la excepción.
- (3) De conformidad con el artículo 14, apartado 7, del Reglamento (CE) nº 216/2008, adaptado, una excepción concedida a un Estado miembro se notificará a los demás Estados miembros, los cuales estarán a su vez facultados para aplicar dicha excepción.

- (4) De conformidad con el artículo 1 de la Decisión del Comité Mixto del EEE nº 163/2011, de 19 de diciembre de 2011, y con el punto 3, letras a) y e), de su anexo, el término «Estado(s) miembro(s)» abarcará, además del significado que tiene en el Reglamento, a los Estados de la AELC; y la Comisión Europea comunicará la información sobre dicha Decisión recibida del Órgano de Vigilancia de la AELC a los Estados miembros de la UE.
- (5) La presente Decisión debe, por lo tanto, notificarse a todos los Estados de la AELC y a la Comisión Europea para su comunicación a los Estados miembros de la UE.
- (6) La descripción de la excepción, así como de las condiciones a las que esté sujeta, debe ser tal que permita a otros Estados miembros, en el sentido del Reglamento (CE) nº 216/2008 adaptado, aplicarla cuando estén en la misma situación sin necesidad de una nueva aprobación del Órgano de Vigilancia de la AELC o de la Comisión, según el caso. Sin embargo, los Estados miembros, en el sentido del Reglamento (CE) nº 216/2008 adaptado, deben notificar la aplicación de la excepción, ya que puede tener efectos fuera de ellos.
- (7) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité de Transporte de la AELC.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Noruega podrá establecer excepciones a los requisitos establecidos en el punto FCL.740.A del anexo I (parte FCL) del Reglamento (UE) nº 1178/2011 modificado, tal y como se especifica en el anexo de la presente Decisión.

*Artículo 2*

Todos los Estados miembros en el sentido del Reglamento (CE) nº 216/2008 adaptado, deberán poder aplicar las mismas medidas a que se hace referencia en el anexo de la presente Decisión respetando la obligación de notificación establecida en el artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) nº 216/2008 adaptado.

*Artículo 3*

El destinatario de la presente Decisión es Noruega. El texto en lengua inglesa es el único auténtico.

*Artículo 4*

La presente Decisión se notificará a Islandia, Liechtenstein, Noruega y la Comisión Europea.

Hecho en Bruselas, el 15 de julio de 2014.

*Por el Órgano de Vigilancia de la AELC*

Helga JÓNSDÓTTIR  
*Miembro del Colegio*

Xavier LEWIS  
*Director*

## ANEXO

**EXCEPCIÓN INTRODUCIDA POR EL REINO DE NORUEGA AL REGLAMENTO (UE) N° 1178/2011 DE LA COMISIÓN <sup>(1)</sup> CON RESPECTO A DETERMINADAS HORAS DE VUELO PARA DETERMINADAS HABILITACIONES DE CLASE**

## 1. DESCRIPCIÓN DE LA SOLICITUD

El punto FCL.740.A.b) del anexo I (parte FCL) del Reglamento (UE) n° 1178/2011 dice textualmente:

«b) Revalidación de habilitaciones de clase monomotor de un solo piloto.

- 1) Habilitaciones de clase de avión monomotor de pistón y TMG. Para la revalidación de una habilitación de clase de avión monomotor de pistón de un solo piloto o la habilitación de clase TMG, el solicitante tendrá que:
  - i) superar una verificación de competencia en la clase correspondiente de acuerdo con el apéndice 9 de la presente Parte con un examinador en los 3 meses precedentes a la fecha de caducidad de la habilitación, o
  - ii) completar 12 horas de vuelo en la clase correspondiente en los 12 meses anteriores a la fecha de caducidad de la habilitación, incluidas:
    - 6 horas como piloto al mando,
    - 12 despegues y 12 aterrizajes, y
    - un vuelo de instrucción de al menos 1 hora con un instructor de vuelo (FI) o un instructor de habilitación de clase (CRI). Los solicitantes estarán exentos de este vuelo si han superado una verificación de competencia de habilitación de clase o tipo o una prueba de pericia en cualquier otra clase o tipo de avión.
- 2) Cuando los solicitantes sean titulares tanto de una habilitación de clase avión monomotor de pistón-tierra y una habilitación TMG, podrán completar los requisitos establecidos en (1) en cualquiera de las clases y lograr la revalidación en ambas habilitaciones.
- 3) Aviones turbohélice monomotor de un solo piloto. Para la revalidación de una habilitación de clase turbohélice monomotor los solicitantes deberán superar una verificación de competencia en la clase correspondiente de acuerdo con el apéndice 9 de la presente Parte, en los 3 meses anteriores a la fecha de caducidad de la habilitación.».

Mediante carta de 6 de diciembre de 2013, el Gobierno del Reino de Noruega («Noruega») notificó al Órgano de Vigilancia de la AELC («el Órgano») y a la Agencia Europea de Seguridad Aérea («la Agencia») su intención de establecer excepciones a esta disposición del Reglamento (UE) n° 1178/2011 con arreglo al artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 216/2008 modificado <sup>(2)</sup>.

## 2. EVALUACIÓN DE LA SOLICITUD

## 2.1. Necesidad

El Órgano considera oportuno permitir la obtención de créditos cruzados para determinadas horas de vuelo en aviones clasificados como avión monomotor de pistón («SEP») de tierra y de mar para revalidar ambas habilitaciones «por experiencia». El Reglamento (UE) n° 1178/2011 no contempla esta situación y tampoco aporta claridad por lo que se refiere a los pilotos de aviones anfibios, lo que crea una carga innecesaria para los titulares de licencias.

## 2.2. Equivalencia del nivel de protección

Noruega adujo las siguientes razones para demostrar la necesidad de introducir la excepción a la norma en cuestión: para pilotar un avión monomotor de pistón, los pilotos deben ser titulares de una habilitación de clase SEP válida, incluida en su licencia de la Parte FCL. La Parte FCL contiene disposiciones sobre dos habilitaciones de clase SEP: la habilitación SEP (tierra) para aviones terrestres (con tren de aterrizaje de ruedas o esquís) y la

<sup>(1)</sup> Acto mencionado en el punto 66ne del anexo XIII del Acuerdo EEE [Reglamento (UE) n° 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, modificado], adaptado al Acuerdo EEE mediante su Protocolo 1.

<sup>(2)</sup> Acto al que se refiere el punto 66n del anexo XIII del Acuerdo EEE [Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE, modificado] adaptado al Acuerdo EEE mediante su Protocolo 1.

habilitación SEP (mar) para hidroaviones (hidrocanoas o hidroflotadores). La Parte FCL no prevé ninguna disposición específica para los aviones anfibios (que pueden cambiar la configuración en vuelo para operar en tierra o agua). Además, un piloto que desee renovar las atribuciones de las habilitaciones de clase SEP debe cumplir los requisitos establecidos en el punto FCL.740.A.b) del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) nº 1178/2011.

Por otra parte, Noruega explicó que ya se acepta la posibilidad de usar un avión anfibia (operado como avión terrestre o como hidroavión) para satisfacer los requisitos necesarios para revalidar ambas habilitaciones. Por lo que se refiere al avión anfibia, las características del avión en lo que atañe [por lo que se refiere] a las horas de vuelo en ruta son idénticas. Solo difieren las fases de rodaje, despegue y aterrizaje/desembarque. Las disposiciones del punto FCL.740.A.b).2) ya reconocen que la experiencia adquirida en un avión de clase SEP (tierra) o TMG pueden utilizarse para revalidar ambas habilitaciones (SEP o TMG). Los requisitos deberán reflejar lo que es común y lo que es diferente entre las clases.

La Agencia, tras examinar la solicitud de excepción, convino en que exigir a un piloto titular de ambas habilitaciones de clase el cumplimiento de todos los requisitos en materia de experiencia de vuelo establecidos en el punto FCL.740.A.b), tanto para aviones terrestres como para hidroaviones, no es necesario y supone una carga excesiva para el titular de la licencia.

La Agencia además señaló que, en el marco de la actual labor reguladora FCL.002, ya ha propuesto modificar alguna de las disposiciones del punto FCL.740.A.b) a fin de incluir disposiciones para la revalidación por experiencia en el caso de los pilotos titulares de ambas habilitaciones [SEP (tierra) y SEP (mar)].

En consecuencia, la Agencia concluyó, en su recomendación para la aplicación del artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) nº 216/2008, que la propuesta noruega mantiene el nivel de protección.

### 3. DESCRIPCIÓN DE LA EXCEPCIÓN

La propuesta de excepción a las disposiciones del punto FCL.740.A.b) del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) nº 1178/2011, tiene por objeto permitir a los pilotos al mando transferir el crédito de cinco de las seis horas realizadas en una clase a la otra.

De este modo, las disposiciones del punto FCL.740.A.b).3) del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) nº 1178/2011 se aplicarán con la adición del siguiente párrafo:

- «3) Cuando los solicitantes sean titulares tanto de una habilitación de clase avión monomotor de pistón-tierra como de una habilitación de clase avión monomotor de pistón-mar, podrán cumplir los requisitos establecidos en el punto 1), inciso ii), para revalidar ambas habilitaciones completando, en los 12 meses anteriores a la fecha de expiración de la habilitación, 12 horas de tiempo de vuelo en avión monomotor de pistón, que incluyan:
- 6 horas como piloto al mando en aviones monomotor de pistón, de las cuales 1 hora como mínimo en un avión terrestre o en un avión anfibia que opere como avión terrestre y 1 hora como mínimo en un hidroavión o en un avión anfibia que opere como hidroavión, y
  - 12 despegues y aterrizajes en tierra y 12 despegues y aterrizajes en agua, y
  - un vuelo de instrucción de al menos 1 hora con un instructor de vuelo (FI) o un instructor de habilitación de clase (CRI). El vuelo de instrucción podrá completarse en un avión monomotor de pistón, hidroavión o avión anfibia. Los solicitantes estarán exentos de este vuelo si han superado una verificación de competencia de habilitación de clase o tipo o una prueba de pericia o evaluación de competencia en cualquier otra clase o tipo de avión.».

### 4. CONDICIONES A LAS QUE ESTÁ SUJETA LA APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN

La presente excepción se aplicará a los titulares de licencias concedidas de conformidad con el anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) nº 1178/2011.

### 5. APLICABILIDAD GENERAL DE LA EXCEPCIÓN

Todos los Estados de la AELC podrán aplicar esta excepción siempre y cuando se cumplan las condiciones descritas en el punto 4.

---