

## DECISÃO DA COMISSÃO

de 6 de fevereiro de 2014

**que autoriza a Suécia e o Reino Unido a derogarem a determinadas regras comuns de segurança da aviação, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho**

[notificada com o número C(2014) 559]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2014/69/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o 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 <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 6,

Considerando o seguinte:

- (1) Vários Estados-Membros solicitaram a aplicação de derrogações às regras comuns de segurança da aviação que constam das regras de execução do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Nos termos do artigo 14.º, n.º 6, do regulamento, os serviços da Comissão avaliaram a necessidade das derrogações pedidas e o nível de proteção delas decorrente, com base nas recomendações da AESA. A Comissão concluiu que a alteração proporcionaria um nível de proteção equivalente ao alcançado mediante a aplicação das regras comuns de segurança da aviação, desde que fossem respeitadas determinadas condições. As apreciações de cada derrogação e das condições associadas à sua aplicação são descritas em anexos separados da presente decisão que autoriza estas derrogações.
- (2) Em conformidade com o artigo 14.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, uma derrogação concedida a um Estado-Membro deve ser notificada a todos os Estados-Membros, que passam a ter igualmente o direito de a aplicar. Os destinatários da presente decisão são, por conseguinte, os Estados-Membros. A descrição de cada derrogação, bem como das condições que lhe estão associadas, deve permitir que outros Estados-Membros apliquem a medida em causa quando se encontram na

mesma situação, sem necessidade de nova aprovação da Comissão. No entanto, os Estados-Membros devem notificar os pedidos de derrogações, uma vez que estas podem ter efeitos fora do território dos Estados-Membros que as solicitam.

- (3) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité da Agência Europeia para a Segurança da Aviação,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

Os governos da Suécia e do Reino Unido podem conceder aprovações, em derrogação a certas regras de execução do Regulamento (CE) n.º 216/2008, conforme especificado nos anexos da presente decisão.

*Artigo 2.º*

Todos os Estados-Membros têm o direito de aplicar as medidas referidas no artigo 1.º, conforme especificado nos anexos da presente decisão. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão, a Agência e as autoridades aeronáuticas nacionais desse facto.

*Artigo 3.º*

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 6 de fevereiro de 2014.

Pela Comissão  
Siim KALLAS  
Vice-Presidente

<sup>(1)</sup> JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

## ANEXO I

**Derrogação ao Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão <sup>(1)</sup> no respeitante aos privilégios do instrutor de voo artificial (SFI), pedida pelo Reino Unido**

## 1. DESCRIÇÃO DO PEDIDO

Em conformidade com o ponto FCL.905.SFI, alínea a), da parte FCL, os privilégios de um SFI habilitam-no a ministrar instrução de voo artificial, na categoria de aeronave pertinente, para emissão, revalidação e renovação de uma IR, desde que seja ou tenha sido titular de uma IR na categoria de aeronave pertinente e tenha realizado o curso de formação IRI e um curso IRI.

Por ofício recebido pela Comissão em 27 de novembro de 2012, o Governo do Reino Unido notificou a Comissão e a AESA da sua intenção de derrogar ao disposto no ponto FCL.905.SFI, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 (Regulamento Tripulações), com base no artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 (Regulamento de Base).

O Reino Unido propôs separar o requisito do curso IRI e o privilégio de ministrar instrução para uma IR inicial dos outros requisitos aplicáveis ao SFI e autorizar os SFI que não tenham completado formação IRI a dispensarem formação para a revalidação e renovação da IR específica do tipo de aeronave.

## 2. APRECIÇÃO DO PEDIDO

2.1. **Necessidade**

Não existe atualmente um número suficiente de instrutores de voo qualificados para ministrar os cursos de formação nem de cursos IRI aprovados que permitam aos potenciais SFI adquirirem a qualificação necessária. A autoridade competente do Reino Unido salientou que a exigência de frequentar um curso IRI gera um encargo não intencional devido ao número insuficiente de instrutores de voo. Esta situação pode ser corrigida, autorizando os SFI que não tenham concluído o curso de formação IRI a dispensarem formação para a revalidação e renovação da IR específica do tipo de aeronave. A Agência considera que o Reino Unido demonstrou, de modo suficiente, a necessidade de derrogar aos requisitos do ponto FCL.905.SFI.

2.2. **Equivalência do nível de proteção**

De acordo com a redação atual da parte FCL, a conclusão do curso IRI é um requisito geral, sendo aplicável a todos os privilégios de instrução do SFI relacionados com a IR. Consequentemente, é também aplicável aos privilégios de ministrar instrução para a revalidação e renovação da IR específica do tipo de aeronave, bem como aos privilégios adicionais de ministrar instrução para a concessão inicial de uma IR.

O Reino Unido salientou que a derrogação prevista garante um nível de proteção equivalente, na medida em que permitiria restabelecer a norma JAR-FCL.

Além disso, o Reino Unido propôs exigir o curso IRI somente para o privilégio de ministrar instrução para uma IR inicial e limitar os privilégios dos SFI que não tenham frequentado este curso à formação para a revalidação ou renovação de uma qualificação de tipo, incluindo a IR específica do tipo de aeronave. Para ser autorizado a dispensar esta formação sem ter frequentado o curso IRI completo, o SFI deve ter superado, de acordo com a proposta do Reino Unido, uma verificação de proficiência para o tipo de aeronave, incluindo a qualificação de instrumentos, no decurso dos últimos 12 meses. Um SFI com esta qualificação que não tenha frequentado o curso IRI completo não deve ministrar instrução para a emissão inicial de uma qualificação de instrumentos ou para a revalidação ou renovação de uma qualificação de instrumentos que não esteja associada à revalidação ou renovação de uma qualificação de tipo.

Após análise do pedido de derrogação alterada, a Agência concluiu que o Reino Unido tem razão ao afirmar que os privilégios do SFI foram modificados na parte FCL em relação à norma JAR-FCL. O novo requisito exigindo que o SFI frequente um curso IRI, se for realizada instrução de voo para a IR, foi aditado como condição acessória, por ser considerado necessário para a extensão dos privilégios.

<sup>(1)</sup> 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 (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

A Agência concordou com a apreciação do Reino Unido de que a derrogação proposta proporciona um nível de proteção equivalente ao alcançado mediante a aplicação da parte FCL, uma vez que não permitirá que este grupo específico de SFI dispense formação para a renovação e a revalidação de uma IR geral sem ter participado num curso IRI, autorizando-o apenas a dispensar formação para a revalidação e a renovação da IR específica do tipo de aeronave.

### 3. DESCRIÇÃO DA DERROGAÇÃO

Em derrogação ao disposto no ponto FCL.905.SFI, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, o Reino Unido pode autorizar os SFI a dispensarem formação para a revalidação e a renovação da IR específica do tipo de aeronave sem terem concluído a formação IRI.

### 4. CONDIÇÕES ASSOCIADAS À APLICAÇÃO DA DERROGAÇÃO

Um SFI com esta qualificação não deve dispensar formação para a renovação e a revalidação de uma IR geral sem ter participado num curso IRI.

### 5. APLICABILIDADE GERAL DA DERROGAÇÃO

Todos os Estados-Membros podem aplicar esta derrogação, desde que sejam cumpridas as condições descritas no ponto 4.

---

## ANEXO II

**Derrogação ao Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no respeitante aos privilégios do examinador de voo artificial (SFE), pedida pelo Reino Unido**

## 1. DESCRIÇÃO DO PEDIDO

Em conformidade com o ponto FCL.1005.SFE, alínea a), subalínea 2), os privilégios de um SFE para aviões ou para aeronaves de descolagem vertical consistem em conduzir num FFS: [...] verificações de proficiência para a revalidação ou renovação de IR, desde que o SFE cumpra os requisitos estabelecidos no ponto FCL.1010.IRE para a categoria de aeronave aplicável.

Por ofício recebido pela Comissão em 27 de novembro de 2012, o Governo do Reino Unido notificou a Comissão e a AESA da sua intenção de derrogar ao disposto no ponto FCL.1005.SFE, alínea a), subalínea 2), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 (Regulamento Tripulações), com base no artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 (Regulamento de Base).

O Reino Unido propôs a criação de uma nova categoria de SFE com privilégios para efetuar exames com vista à revalidação e à renovação de uma IR, quando associada a uma qualificação de tipo, separando o requisito aplicável ao IRI/IRE dos restantes requisitos aplicáveis aos SFE e limitando os privilégios à revalidação ou renovação de uma qualificação de tipo, incluindo a IR específica do tipo de aeronave.

## 2. APRECIACÃO DO PEDIDO

2.1. **Necessidade**

Não existe atualmente um número suficiente de cursos aprovados que permitam aos potenciais SFE adquirir a qualificação necessária. O Reino Unido salientou que este requisito irá gerar um encargo não intencional devido à inexistência de recursos devidamente formados. Esta situação pode ser corrigida, autorizando os SFE que não tenham preenchido os requisitos aplicáveis ao IRE a realizarem verificações de proficiência para a revalidação e a renovação da IR específica do tipo de aeronave. A Agência considerou que o Reino Unido demonstrou, de modo suficiente, a necessidade de derrogar aos requisitos do ponto FCL.1005.SFE.

2.2. **Equivalência do nível de proteção**

O Reino Unido justificou a derrogação prevista remetendo para o requisito JAR-FCL equivalente e identificando uma mudança no respeitante aos privilégios desta categoria de examinador, bem como às condições a cumprir pelo requerente. O Reino Unido salientou que, de acordo com o sistema JAR, muitas autoridades nacionais autorizaram o examinador de voo artificial (SFE) a efetuar exames com vista à revalidação ou renovação dos privilégios de voo por instrumentos, que estão associados à qualificação de tipo, ou seja, revalidação ou renovação de uma qualificação de tipo combinada com a qualificação de instrumentos (IR) específica do tipo de aeronave. Os SFE não foram autorizados a efetuar exames com vista à IR geral não específica do tipo de aeronave ou à concessão inicial dos privilégios IR específicos do tipo de aeronave.

O Reino Unido salientou ainda que, com base nos privilégios crescentes do SFE, a parte FCL exige que este cumpra os requisitos aplicáveis a um examinador de qualificação de voo por instrumentos (IRE), o que inclui a titularidade de um certificado de instrutor de qualificação de voo por instrumentos (IRI). De acordo com a redação atual da parte FCL, este constitui um pré-requisito geral e aplica-se, por conseguinte, a todos os privilégios de exame da IR do SFE. Aplica-se aos privilégios para a revalidação e a renovação de IR específicas do tipo de aeronave, bem como aos novos privilégios para efetuar exames com vista à concessão inicial de uma IR.

O Reino Unido salientou que a derrogação prevista garante um nível de proteção equivalente, na medida em que permitiria restabelecer a norma JAR-FCL.

Após análise do pedido de derrogação, a Agência concluiu que o Reino Unido tem razão ao afirmar que o requisito do ponto FCL.1005.SFE não contém, efetivamente, nenhum privilégio que autorize o SFE a efetuar uma prova de perícia para a emissão inicial de uma IR num FFS, mas está limitado à revalidação e à renovação da IR (ver alínea a), subalínea 2)). O Reino Unido afirmou ainda, com razão, que, ao abrigo da norma JAR-FCL, o privilégio do SFE o autorizava a realizar verificações de proficiência para a revalidação ou renovação da IR. O Reino Unido tinha também razão ao afirmar que, ao abrigo da norma JAR-FCL, o SFE não era obrigado a cumprir igualmente os requisitos IRE/IRI. É um facto que os privilégios do SFE foram alterados em relação à norma JAR-FCL.

A fim de incluir o privilégio de efetuar exames com vista à revalidação ou renovação de uma qualificação de tipo e uma IR combinadas sem ter cumprido os requisitos aplicáveis ao IRE, o SFE deve ter superado, de acordo com a proposta do Reino Unido, uma verificação de proficiência para o tipo de aeronave, incluindo a qualificação de instrumentos, no decurso dos últimos 12 meses. Um SFE com esta qualificação não deve efetuar exames com vista à emissão inicial de uma qualificação de instrumentos ou à revalidação ou renovação de uma qualificação de instrumentos que não esteja associada à revalidação ou renovação de uma qualificação de tipo.

Com base na análise efetuada, a Agência concordou com a apreciação do Reino Unido de que a derrogação proposta proporciona um nível de proteção equivalente ao alcançado mediante a aplicação da parte FCL, uma vez que não permitirá que este grupo específico de SFE efetue exames com vista à renovação e à revalidação de uma IR sem ter participado num curso IRI, concedendo-lhe todavia o privilégio de efetuar exames com vista à revalidação e à renovação da IR específica do tipo de aeronave.

### 3. DESCRIÇÃO DA DERROGAÇÃO

Em derrogação ao disposto no ponto FCL.1005.SFE, alínea a), subalínea 2), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, o Reino Unido pode autorizar os SFE a realizarem verificações de proficiência para a revalidação e a renovação da IR específica do tipo de aeronave sem cumprirem os requisitos aplicáveis a um examinador de qualificação de voo por instrumentos (IRE), o que inclui o requisito de titularidade de um certificado de instrutor de qualificação de voo por instrumentos (IRI).

### 4. CONDIÇÕES ASSOCIADAS À APLICAÇÃO DA DERROGAÇÃO

Um SFE com esta qualificação não deve efetuar exames com vista à emissão inicial de uma qualificação de instrumentos ou à revalidação ou renovação de uma qualificação de instrumentos que não esteja associada à revalidação ou renovação de uma qualificação de tipo.

### 5. APLICABILIDADE GERAL DA DERROGAÇÃO

Todos os Estados-Membros podem aplicar esta derrogação, desde que sejam cumpridas as condições descritas no ponto 4.

---

## ANEXO III

**Derrogação ao Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no respeitante às restrições dos privilégios do instrutor de voo artificial (SFI) e aos meios que permitem levantar tais restrições, pedida pelo Reino Unido**

## 1. DESCRIÇÃO DO PEDIDO

Em conformidade com o ponto FCL.910.SFI, alínea b), a extensão dos privilégios do SFI a simuladores que representam outros tipos de aeronaves implica que o SFI seja examinado por um examinador de qualificação de tipo (TRE). A parte FCL não permite que um SFE com a qualificação de tipo que lhe permite realizar o ensaio acrescente um novo tipo aos privilégios do SFI.

Por ofício recebido em 27 de novembro de 2012, o Governo do Reino Unido notificou a Comissão e a AESA da sua intenção de derrogar ao disposto no ponto FCL.910.SFI, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 (Regulamento Tripulações), com base no artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 (Regulamento de Base).

O Reino Unido solicitou esta derrogação a fim de autorizar o SFE não só a realizar ensaios no caso da emissão inicial do certificado SFI mas também a alargar os privilégios, permitindo-lhe testar o SFI para qualquer outro tipo de aeronave.

## 2. APRECIÇÃO DO PEDIDO

## 2.1. Necessidade

É necessário autorizar o SFE não só a realizar ensaios no caso da emissão inicial do certificado SFI mas também a alargar os privilégios, permitindo-lhe testar o SFI para qualquer outro tipo de aeronave, caso contrário será imposto um encargo desnecessário ao setor devido à falta de pessoal qualificado. A Agência concordou com a justificação apresentada pelo Reino Unido para a necessidade de conceder esta derrogação.

## 2.2. Equivalência do nível de proteção

O Reino Unido justificou a derrogação prevista afirmando que a extensão dos privilégios não teria qualquer efeito nocivo no nível de proteção.

Com base na análise efetuada, a Agência concordou com a apreciação do Reino Unido de que a derrogação prevista garante um nível de proteção equivalente, na medida em que a parte FCL já autoriza o SFE a testar o SFI para o tipo de aeronave constante da emissão inicial do certificado SFI.

## 3. DESCRIÇÃO DA DERROGAÇÃO

O Reino Unido pode derrogar ao disposto no ponto FCL.910.SFI, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, autorizar o SFE não só a realizar ensaios no caso da emissão inicial do certificado SFI mas também a alargar os privilégios, permitindo-lhe testar o SFI para outros tipos de aeronaves.

## 4. CONDIÇÕES ASSOCIADAS À APLICAÇÃO DA DERROGAÇÃO

Os privilégios do SFI podem ser alargados a outros FSTD que representem outros tipos da mesma categoria de aeronave se o titular tiver:

- completado com aproveitamento o conteúdo do simulador no curso para qualificação de tipo pertinente, e
- efetuado, num curso de qualificação de tipo completo, pelo menos três horas de instrução de voo relacionada com as tarefas de um SFI no tipo aplicável sob a supervisão e com a aprovação de um TRE ou SFE qualificado para o efeito.

## 5. APLICABILIDADE GERAL DA DERROGAÇÃO

Todos os Estados-Membros podem aplicar esta derrogação, desde que sejam cumpridas as condições descritas no ponto 4.

## ANEXO IV

**Derrogação ao Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no respeitante aos privilégios e condições aplicáveis ao instrutor de voo artificial (SFI), pedida pelo Reino Unido****1. DESCRIÇÃO DO PEDIDO**

O ponto FCL.905.SFI, anexo I, do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 estabelece os privilégios do instrutor de voo artificial (SFI) e não autoriza este a ministrar instrução a requerentes do certificado SFI. A parte FCL concede o privilégio de oferecer esta instrução somente a titulares de um certificado de instrutor de qualificação de tipo (TRI), desde que tenham pelo menos três anos de experiência como TRI (FCL.905.TRI, alínea b)).

Por ofício de 27 de novembro de 2012, o Governo do Reino Unido notificou a Comissão e a AESA da sua intenção de derrogar ao disposto nesta disposição do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 (Regulamento Tripulações), com base no artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

O Reino Unido propôs conceder aos titulares de um certificado SFI o privilégio de ministrarem instrução aos requerentes de um certificado SFI sem satisfazerem o requisito de terem, pelo menos, três anos de experiência como TRI.

**2. APRECIÇÃO DO PEDIDO****2.1. Necessidade**

O Reino Unido informou que, no passado, havia interpretado a norma JAR-FCL no sentido de autorizar os SFI a funcionarem como tutores de cursos SFI após terem frequentado um curso específico de tutor, seguido de uma avaliação da competência. O Reino Unido explicou ainda que, com a aplicação da parte FCL e a adoção de uma redação mais específica, o privilégio de ministrar instrução aos requerentes de um certificado SFI é concedido apenas a instrutores de qualificação de tipo (TRI) com três anos de experiência como TRI. No Reino Unido, muitos SFI certificados pelo Reino Unido e que ministram instrução a requerentes de um certificado SFI não conseguem cumprir o requisito que lhes impõe a aquisição do estatuto de TRI com três anos de experiência. Por conseguinte, não poderão continuar a funcionar como tutores de cursos SFI. O Reino Unido explicou ainda que muitos dos atuais SFI não poderiam cumprir os requisitos TRI por razões médicas.

O Reino Unido concluiu, com base numa apreciação da situação real, que o número de TRI é insuficiente para ministrar instrução a um número suficiente de requerentes de um certificado SFI e satisfazer as necessidades de formação do setor. Consequentemente, verificar-se-á uma escassez de instrutores qualificados para dispensar esta formação, o que ocasionará graves perturbações na formação de pilotos, designadamente no setor das aeronaves de negócios/empresas. É necessário, por conseguinte, conceder aos SFI que não cumprem o requisito de terem pelo menos três anos de experiência como TRI o privilégio de ministrarem instrução aos requerentes do certificado SFI. A Agência concordou com a justificação apresentada pelo Reino Unido para a necessidade de conceder esta derrogação.

**2.2. Equivalência do nível de proteção**

Acresce que o Reino Unido detetou uma incoerência na parte FCL, na medida em que o examinador de voo artificial (SFE), que deve ser titular de um certificado SFI, terá o privilégio de realizar avaliações da competência para emissão, revalidação ou renovação de um certificado SFI, mas, ao mesmo tempo, não será autorizado a ministrar instrução a estes SFI. O facto de um SFE, que é igualmente um SFI, não poder ministrar instrução a um piloto para este se tornar SFI, mas poder examinar o SFI, é considerado uma incoerência da parte FCL, porque todos os examinadores abrangidos pelo sistema da parte FCL têm o privilégio de ministrar instrução para a obtenção dos certificados, qualificações e licenças relativamente aos quais estão autorizados a efetuar exames.

A parte FCL reflete o sistema JAR-FCL, segundo o qual a instrução de requerentes para a obtenção de um certificado SFI era supostamente ministrada apenas por um TRI. Após análise das propostas relativas à forma como o Reino Unido tenciona continuar a qualificar o SFI para essa tarefa, a Agência concordou com a apreciação do Reino Unido de que a derrogação prevista permite obter um nível de proteção equivalente ao alcançado mediante a aplicação da parte FCL, nomeadamente através dos requisitos de treino adicional e verificação propostos pelo Reino Unido.

É conveniente salientar, no entanto, que o Reino Unido prevê alargar este curso específico de tutor igualmente aos TRI que pretendam dispensar esta formação. Atendendo a que a parte FCL já prevê este privilégio para os TRI que pretendam ministrar instrução para a obtenção de um certificado SFI, se estes cumprirem o requisito da experiência de três anos, o curso específico de tutor para os TRI não é necessário. Estes cursos deverão, por conseguinte, ser ministrados apenas aos SFI.

### 3. DESCRIÇÃO DA DERROGAÇÃO

Em derrogação ao disposto no ponto FCL.905.SFI, o Reino Unido pode conceder aos SFI que não cumprem o requisito de terem pelo menos três anos de experiência como TRI o privilégio de ministrarem instrução aos requerentes do certificado SFI.

### 4. CONDIÇÕES ASSOCIADAS À APLICAÇÃO DA DERROGAÇÃO

Estes SFI devem ter pelo menos três anos de experiência de ensino como SFI, realizar um curso específico de tutor SFI, com uma duração de 2 dias, ministrado por um tutor SFI e superar uma avaliação da competência.

### 5. APLICABILIDADE GERAL DA DERROGAÇÃO

Todos os Estados-Membros podem aplicar esta derrogação, desde que sejam cumpridas as condições anexas.

---



## ANEXO V

**Derrogação ao Regulamento (UE) n.º 1178/2011 no respeitante à revalidação e à renovação de uma qualificação de instrumentos (IR), pedida pelo Reino Unido.**

## 1. DESCRIÇÃO DO PEDIDO

O ponto FCL.625, alíneas c) e d), do anexo I (parte FCL), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 prevê o seguinte:

«c) Renovação. Caso uma IR expire, para renovar os seus privilégios, os requerentes devem:

- 1) Realizar formação de refresco numa ATO para atingir o nível de proficiência necessário para passar no elemento de instrumentos da prova de perícia, em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte; e
- 2) Realizar uma verificação de proficiência em conformidade com o Apêndice 9 da presente parte, na categoria de aeronave pertinente.

d) Caso a IR não tenha sido revalidada ou renovada nos sete anos anteriores, o titular terá de passar novamente o exame de conhecimentos teóricos e a prova de perícia da IR.»

Por ofício de 18 de março de 2013, o Governo do Reino Unido notificou a Comissão e a AESA 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.

## 2. APRECIÇÃO DO PEDIDO

2.1. **Necessidade**

É necessário permitir que os titulares de licenças emitidas num país terceiro em consonância com a parte FCL e cuja IR é conforme com as normas da ICAO mantenham os seus privilégios, sem terem de repetir os exames de conhecimentos teóricos. O Regulamento Tripulações não aborda esta situação, o que gera encargos desnecessários para os titulares de licenças.

2.2. **Equivalência do nível de proteção**

O Reino Unido considera que os requisitos do ponto FCL.625, alínea d), foram criados para o caso do titular de uma licença deixar de voar em conformidade com as regras de voo por instrumentos (IFR) por um período de sete anos. A regra não tem em conta a possibilidade de o titular da licença poder ter voado em IFR, utilizando durante o período de sete anos uma IR relativa a uma licença de um país terceiro, renovada durante esse mesmo período e, por isso mesmo, válida.

Após análise do pedido de derrogação, a Agência concordou com o Reino Unido que é desproporcionado impor a um piloto que dispõe de uma IR válida, ou caducada recentemente, emitida por um país terceiro e conforme com o anexo 1 das normas da ICAO, a repetição dos exames de conhecimentos teóricos necessários para renovar uma IR europeia que caducou há mais de sete anos, ou seja, não é adequado aplicar os mesmos requisitos a um piloto com experiência IFR recente e a outro piloto que não voa em IFR há mais de sete anos.

A Agência concorda com a argumentação do Reino Unido. A regra não tem em conta a possibilidade de o titular da licença poder ter voado em IFR, utilizando durante o período de sete anos uma IR relativa a uma licença de um país terceiro, renovada durante esse mesmo período e, por isso mesmo, válida. A derrogação prevista diria respeito aos titulares de licenças em consonância com a parte FCL, que incluem a IR conforme com as normas da ICAO. Se, após um certo lapso de tempo, estes pilotos deixarem de voar ao abrigo de tais licenças mas continuarem a fazê-lo com base numa licença de um país terceiro, assente nas normas da ICAO e que inclui uma IR, e solicitarem a renovação da sua IR na licença europeia, só terão de cumprir os critérios de revalidação previstos no ponto FCL.625, alínea b), com base na IR atual e válida emitida pelo país terceiro. Significa isto que o titular da qualificação deve superar a verificação de proficiência, mas não terá de seguir ações de formação ou repetir exames de conhecimentos teóricos. No caso do piloto titular de uma IR de um país terceiro que já não se encontra válida mas tenha sido revalidada ou renovada nos últimos sete anos, o titular da qualificação deve cumprir os requisitos de renovação constantes do ponto FCL.625, alínea c), mas também não será obrigado a repetir os exames de conhecimentos teóricos. A Agência considera que desta forma se garante um nível de segurança equivalente ao proporcionado pela parte FCL.

## 3. DESCRIÇÃO DA DERROGAÇÃO

Em derrogação ao disposto no ponto FCL.625, alíneas c) e d), do anexo I (parte FCL), do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, o Reino Unido pode autorizar os titulares de licenças emitidas em conformidade com a parte FCL a manter os seus privilégios no respeitante a uma IR relativa a uma licença de um país terceiro, sem terem de repetir os exames de conhecimentos teóricos.

---

4. CONDIÇÕES ASSOCIADAS À APLICAÇÃO DA DERROGAÇÃO

Esta derrogação é aplicável aos titulares de licenças emitidas em conformidade com a parte FCL, desde que uma IR relativa a uma licença de um país terceiro esteja em conformidade com as normas da ICAO.

5. APLICABILIDADE GERAL DA DERROGAÇÃO

Todos os Estados-Membros podem aplicar esta derrogação, desde que sejam cumpridas as condições descritas no ponto 4.

---

## ANEXO VI

**Derrogação ao Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão <sup>(1)</sup> no respeitante às atuais disposições relativas à emissão dos certificados de aeronavegabilidade das aeronaves importadas, pedida pela Suécia****1. DESCRIÇÃO DO PEDIDO**

Em conformidade com o ponto 21.A.174, alínea b), subalínea 3 (ii), do anexo I (parte 21), do Regulamento (UE) n.º 748/2012, o requerimento para a emissão do certificado de aeronavegabilidade de uma aeronave importada de um país terceiro deve incluir uma declaração emitida pela autoridade competente do Estado em que a aeronave está ou esteve matriculada, especificando o estado de aeronavegabilidade desta à data da transferência.

Por ofício de 24 de janeiro de 2011, a Agência dos Transportes da Suécia notificou a Comissão e a AESA da sua intenção de derrogar ao disposto no Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão <sup>(2)</sup> [revogado pelo Regulamento (UE) n.º 748/2012] e abolir o requisito de inclusão de tal declaração.

**2. APRECIÇÃO DO PEDIDO****2.1. Necessidade**

A Suécia identificou a necessidade de derrogar a esta regra, atendendo a que, em certos casos, tal declaração não se encontra disponível e não pode ser obtida.

**2.2. Equivalência do nível de proteção**

A intenção de exigir a declaração emitida pela autoridade competente do Estado em que a aeronave está ou esteve matriculada, especificando o estado de aeronavegabilidade desta à data da transferência, quando a aeronave é importada para um Estado da AESA, é permitir que o Estado de importação verifique a conformidade da aeronave com um projeto de tipo aprovado ao abrigo de um certificado-tipo da AESA, que qualquer certificado-tipo suplementar, alteração ou reparação obteve aprovação em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012 e que as diretivas de aeronavegabilidade aplicáveis foram implementadas.

A medida proposta pelo Governo sueco no sentido de abolir o requisito de inclusão de tal declaração pode proporcionar um nível de proteção equivalente ao das regras de execução aplicáveis previstas no anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, relacionadas com os documentos necessários para a emissão do certificado de aeronavegabilidade de uma aeronave usada importada de um Estado não membro da UE, desde que sejam utilizados outros meios para obter a garantia necessária. Tais meios são descritos no ponto 4.

**3. DESCRIÇÃO DA DERROGAÇÃO**

A Suécia pode aceitar requerimentos para a emissão do certificado de aeronavegabilidade de uma aeronave importada de um país terceiro, sem que estes incluam uma declaração emitida pela autoridade competente do Estado em que a aeronave está ou esteve matriculada, especificando o estado de aeronavegabilidade desta à data da transferência.

Esta derrogação é aplicável até à adoção e à aplicação da alteração da subparte H (Certificados de aeronavegabilidade e certificados de aeronavegabilidade restritos), do anexo I (parte 21), do Regulamento (UE) n.º 748/2012, destinada a solucionar este problema no quadro do mandato de regulamentação RMT.0020.

**4. CONDIÇÕES ASSOCIADAS À APLICAÇÃO DA DERROGAÇÃO**

A autoridade competente deve examinar a documentação da aeronave e inspecionar a aeronave a fim de verificar que:

- os registos históricos da aeronave estão completos e são suficientes para estabelecer a norma de produção e de alteração,

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 1703/2003 da Comissão, de 26 de setembro de 2003, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas (JO L 243 de 27.9.2003, p. 6)

- a aeronave foi produzida em conformidade com o projeto de tipo, que constituiu a base do certificado de tipo da AESA. Para esse efeito, os registos históricos devem incluir uma cópia do primeiro certificado de aeronavegabilidade ou do certificado de exportação emitido para as novas aeronaves. Em alternativa, o requerente do certificado de aeronavegabilidade pode obter uma declaração do titular do certificado de tipo aprovado pelo Estado de projeto respeitante ao estado da produção,
- a aeronave é conforme com um projeto de tipo aprovado ao abrigo de um certificado de tipo,
- qualquer certificado de tipo suplementar, alteração ou reparação foi aprovado em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012,
- as diretivas de aeronavegabilidade aplicáveis foram implementadas.

Por último, a autoridade competente deve estabelecer que os resultados do seu inquérito são coerentes com os resultados do inquérito realizado pelo organismo que procede à avaliação dos requisitos de aeronavegabilidade, em conformidade com o anexo I (parte M) do Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão <sup>(1)</sup>.

#### 5. APLICABILIDADE GERAL DA DERROGAÇÃO

Todos os Estados-Membros podem aplicar esta derrogação, desde que sejam cumpridas as condições descritas no ponto 4.

---

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 2042/2003 da Comissão, de 20 de novembro de 2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 315 de 28.11.2003, p. 1).