

## III

(Inne akty)

## EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

### DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 303/14/COL

z dnia 15 lipca 2014 r.

**udzielająca Norwegii zezwolenia na odstępstwo od pewnych wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z art. 14 ust. 6 aktu, do którego następuje odniesienie w pkt 66n załącznika XIII do Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE, wraz ze zmianami) [2015/1945]**

URZĄD NADZORU EFTA,

uwzględniając art. 14 ust. 6 i 7 aktu, do którego następuje odniesienie w pkt 66n załącznika XIII do Porozumienia EOG, dostosowanego decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 163/2011 z dnia 19 grudnia 2011 r.,

rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE, wraz ze zmianami,

oraz pkt FCL.740.A załącznika I aktu, do którego następuje odniesienie w pkt 66ne załącznika XIII do Porozumienia EOG, dostosowanego decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 146/2013 z dnia 15 lipca 2013 r.,

rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 wraz ze zmianami,

dostosowane do Porozumienia EOG Protokołem 1 do tego Porozumienia,

uwzględniając opinię Komitetu EFTA ds. Transportu wydaną dnia 28 marca 2014 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Norwegia zwróciła się o zastosowanie pewnego odstępstwa od wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego zawartych w przepisach wykonawczych do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (2) Zgodnie z art. 14 ust. 7 tego rozporządzenia, wraz ze zmianami, Urząd Nadzoru EFTA dokonał oceny konieczności zastosowania przedmiotowego odstępstwa i wynikającego z niego poziomu ochrony na podstawie zalecenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego. Urząd stwierdza, że odstępstwo zapewni poziom ochrony równoważny z poziomem osiągniętym przez zastosowanie wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego, jeżeli zostaną spełnione określone warunki. Ocena odstępstwa oraz warunki jego zastosowania opisano w załączniku do niniejszej decyzji wyrażającej zgodę na odstępstwo.
- (3) Zgodnie z art. 14 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wraz ze zmianami, informacja o odstępstwie przyznanym danemu państwu członkowskiemu jest przekazywana wszystkim państwom członkowskim, które także mają prawo do zastosowania tego odstępstwa.

- (4) Zgodnie z art. 1 decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 163/2011 z dnia 19 grudnia 2011 r. i pkt 3 lit. a) i e) załącznika do tej decyzji termin „państwo (państwa) członkowskie” należy rozumieć jako obejmujący dodatkowo, poza jego znaczeniem w rozporządzeniu, państwa EFTA; Komisja Europejska przekazuje informację o decyzji przyjętej przez Urząd Nadzoru EFTA państwom członkowskim UE.
- (5) Niniejszą decyzję należy więc przekazać wszystkim państwom EFTA oraz Komisji Europejskiej, która informuje państwa członkowskie UE.
- (6) Opis odstępstwa, jak również warunków jego zastosowania, powinien umożliwić innym państwom członkowskim w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wraz ze zmianami, zastosowanie tego środka, kiedy są w tej samej sytuacji, bez konieczności zwracania się o udzielenie zezwolenia do Urzędu Nadzoru EFTA lub Komisji, w zależności od przypadku. Państwa członkowskie w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wraz ze zmianami, powinny jednak powiadomić o zastosowaniu odstępstw, ponieważ mogą one wywołać skutki poza terytorium tych państw.
- (7) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu EFTA ds. Transportu.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Norwegia może odstąpić od wymagań określonych w pkt FCL.740.A załącznika (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, wraz ze zmianami, jak określono w załączniku I do niniejszej decyzji.

#### Artykuł 2

Wszystkie państwa członkowskie w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wraz ze zmianami, mają prawo stosować środki, o których mowa w art. 1, jak określono w załączniku do niniejszej decyzji, przy uwzględnieniu obowiązku powiadomienia określonego w art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wraz ze zmianami.

#### Artykuł 3

Niniejsza decyzja jest skierowana do Norwegii. Niniejsza decyzja jest autentyczna w języku angielskim.

#### Artykuł 4

O decyzji powiadamia się Islandię, Liechtenstein, Norwegię i Komisję Europejską.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 lipca 2014 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Helga JÓNSDÓTTIR

Członkini Kolegium

Xavier LEWIS

Dyrektor

## ZAŁĄCZNIK

**ODSTĘPSTWO KRÓLESTWA NORWEGII OD ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (UE) NR 1178/2011<sup>(1)</sup> W  
ODNIESIENIU DO OKREŚLONEJ LICZBY GODZIN CZASU LOTU DLA NIEKTÓRYCH KLAS**

## 1. OPIS WNIOSKU

Punkt FCL.740.A lit. b) załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 stanowi:

„b) Przedłużanie ważności uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych z załogą jednoosobową.

- 1) Uprawnienia na klasę dotyczące samolotów jednosilnikowych tłokowych i motoszybowców turystycznych. W celu przedłużenia ważności uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych z załogą jednoosobową lub motoszybowców turystycznych, kandydat musi:
  - (i) w okresie 3 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia zaliczyć, w obecności egzaminatora, kontrolę umiejętności na odpowiedniej klasie zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części; lub
  - (ii) w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia wykonać 12 godzin czasu lotu na odpowiedniej klasie, w tym:
    - 6 godzin w charakterze pilota dowódcy,
    - 12 startów i 12 lądowań, oraz
    - lot szkolny o długości co najmniej 1 godziny z instruktorem szkolenia ogólnego (FI) lub instruktorem klasy (CRI). Kandydat jest zwolniony z tego lotu, jeżeli zaliczył kontrolę umiejętności do uprawnienia na klasę lub typ albo egzamin praktyczny na samolocie innej klasy lub typu.
- 2) W przypadku gdy kandydat posiada uprawnienie na klasę lądowych samolotów jednosilnikowych tłokowych i jednocześnie uprawnienie na klasę motoszybowców turystycznych, może on uzyskać przedłużenie ważności obydwu uprawnień po spełnieniu wymagań określonych w pkt 1 dla dowolnej z tych klas.
- 3) Samoloty jednosilnikowe turbośmigłowe z załogą jednoosobową. W celu przedłużenia ważności uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych turbośmigłowych kandydat, w okresie 3 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia, musi zaliczyć w obecności egzaminatora kontrolę umiejętności w odpowiedniej klasie zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części.”.

Pismem z dnia 6 grudnia 2013 r. rząd Królestwa Norwegii („Norwegia”) powiadomił Urząd Nadzoru EFTA („Urząd”) i Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencję”) o zamiarze odstąpienia od tego przepisu rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 na mocy art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 wraz ze zmianami<sup>(2)</sup>.

## 2. OCENA WNIOSKU

2.1. **Konieczność**

Urząd uznaje za stosowne udzielenie zezwolenia na łączne zaliczanie części określonego czasu lotu na samolotach, które kwalifikują się do klasy lądowej i wodnej samolotów jednosilnikowych tłokowych, aby przedłużyć oba rodzaje uprawnień „na podstawie doświadczenia”. Rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 nie odnosi się do takiej sytuacji ani nie wyjaśnia sytuacji pilotów amfibii, co stanowi niepotrzebne obciążenie dla posiadaczy licencji.

2.2. **Równoważność poziomu ochrony**

Norwegia przytoczyła następujące powody konieczności odstąpienia od przedmiotowej zasady: Latanie samolotem zasilanym silnikiem jednoślukowym wymaga posiadania przez pilota ważnych uprawnień na klasę SEP (z ang. *single-engine piston aeroplane*, samolot jednosilnikowy tłokowy) w licencji zgodnej z częścią FCL. Część FCL zawiera przepisy dotyczące uprawnień na dwie klasy SEP: na klasę SEP (lądową) dla samolotów operujących z lądu (z podwoziem kołowym lub płozowym) i na klasę SEP (wodną) wodnosamolotów (unoszących się na kadłubie lub na

<sup>(1)</sup> Akt wspomniany w pkt 66ne załącznika XIII do Porozumienia EOG (rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 wraz ze zmianami) dostosowany do Porozumienia EOG Protokołem 1 do tego Porozumienia.

<sup>(2)</sup> Akt, do którego następuje odniesienie w pkt 66n załącznika XIII do Porozumienia EOG (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE, wraz ze zmianami), dostosowany do Porozumienia EOG Protokołem 1 do tego Porozumienia.

pływakach). Część FCL nie zawiera przepisów szczegółowych dotyczących amfibii (które mogą zmieniać konfigurację podczas lotu i operować z lądu lub z wody). Ponadto pilot, który chce przedłużyć uprawnienia na którąkolwiek klasę SEP, musi przestrzegać punktu FCL.740.A lit. b) załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

Norwegia poinformowała również Urząd, że uprawnienia na obie klasy można już przedłużyć, wykorzystując amfibie jako samolot operujący z lądu i jako wodnosamolot, aby spełnić wymagania. W przypadku amfibii cechy charakterystyczne samolotu mające znaczenie dla godzin czasu lotu w trasie są identyczne. Inne są tylko kołowanie, faza startu i lądowania. Przepisy określone w pkt FCL.740.A lit. b) ust. 2) stanowią już, że doświadczenie zdobyte na samolotach klasy SEP (lądowej) lub TMG (ang. Touring Motor Glider, motoszybowiec turystyczny) można wykorzystać, aby przedłużyć uprawnienia zarówno na klasę SEP, jak i TMG. Wymagania powinny odzwierciedlać podobieństwa i różnice pomiędzy klasami.

Po zapoznaniu się z wnioskiem o odstępstwo Urząd zgodził się, że wymaganie od pilota posiadającego uprawnienia na obie klasy spełnienia wszystkich wymogów dotyczących doświadczenia w locie określonych w pkt FCL.740.A lit. b) zarówno dla samolotów operujących z lądu, jak i wodnosamolotów nie jest konieczne i stanowiłoby nieracjonalne obciążenie posiadacza licencji.

Urząd odnotował również, że w ramach procedury opracowywania przepisów FCL.002 zaproponowano już zmianę przepisu FCL.740 A lit. b) i włączenie do niego przepisów dotyczących przedłużania uprawnień na podstawie doświadczenia w przypadku pilotów posiadających uprawnienia na zarówno lądową, jak i morską klasę SEP.

W związku z tym w swoim zaleceniu w sprawie stosowania art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 Urząd stwierdził, że po pomyślnym rozpatrzeniu wniosku Norwegii obowiązujący poziom ochrony zostanie utrzymany.

### 3. OPIS ODSTĘPSTWA

Proponowane odstępstwo od przepisów określonych w pkt FCL.740.A lit. b) załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 ma na celu umożliwienie pilotom dowódcom wykorzystanie godzin wylatanych w jednej klasie na zaliczenie pięciu z sześciu godzin wymaganych w drugiej.

W związku z tym przepisy pkt FCL.740.A lit. b) ust. 3) załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 są stosowane z uwzględnieniem następującego ustępu:

„3) W przypadku gdy kandydat posiada uprawnienie na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych lądowych i jednocześnie uprawnienie na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych wodnych, może on spełnić wymagania określone w pkt FCL.740 lit. b) ust. 1) ppkt (ii), aby przedłużyć uprawnienia na obie klasy, przez odbycie w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia 12 godzin czasu lotu na samolocie jednosilnikowym tłokowym, w tym:

- 6 godzin w charakterze pilota dowódcy na samolocie jednosilnikowym tłokowym, w tym co najmniej 1 godziny na samolocie operującym z lądu lub na amfibii operowanej jako samolot operujący z lądu i co najmniej 1 godziny na wodnosamolocie lub amfibii operowanej jako wodnosamolot; oraz
- 12 startów z lądu i lądowań na lądzie i 12 startów z wody i lądowań na wodzie; oraz
- lotu szkolnego o długości co najmniej 1 godziny z instruktorem szkolenia ogólnego (FI) lub instruktorem klasy (CRI). Lot szkolny można odbyć na samolocie jednosilnikowym tłokowym, wodnosamolocie lub amfibii. Kandydat jest zwolniony z takiego lotu, jeżeli zaliczył kontrolę umiejętności wymaganą do uprawnienia na klasę lub typ, zdał egzamin praktyczny lub przeszedł ocenę kompetencji na samolocie innej klasy lub typu.”

### 4. WARUNKI DOŁĄCZONE DO STOSOWANIA ODSTĘPSTWA

Odstępstwo stosuje się do posiadaczy licencji wydanych zgodnie z załącznikiem I (część FCL) rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

### 5. OGÓLNE ZASTOSOWANIE PRZEDMIOTOWEGO ODSTĘPSTWA

Niniejsze odstępstwo mogą stosować wszystkie państwa EFTA, o ile spełnią warunki wskazane w pkt 4.