

III

(Inne akty)

EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 339/15/COL

z dnia 16 września 2015 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 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) [2016/1812]

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. zmieniającą załącznik XIII (Transport) do Porozumienia EOG ⁽¹⁾ (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 ⁽²⁾ ze zmianami),

uwzględniając pkt CAT.POL.A.210 lit. b) pkt 2, 4 i 5 załącznika IV aktu, do którego następuje odniesienie w pkt 66nf załącznika XIII do Porozumienia EOG (rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 ⁽³⁾ ze zmianami),

dostosowane do Porozumienia EOG protokołem 1 do tego Porozumienia,

uwzględniając opinię Komitetu EFTA ds. Transportu wydaną dnia 21 sierpnia 2015 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 wydanego dnia 26 czerwca 2015 r. (dok. nr 762327). Urząd stwierdza w oparciu o środki zmniejszające ryzyko opisane w zgłoszeniu Norwegii, że zgłoszone odstępstwo spełnia warunki ustanowione w art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (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.

⁽¹⁾ Dz.U. L 76 z 15.3.2012, s. 51.

⁽²⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1.

- (4) Zgodnie z art. 1 decyzji nr 163/2011 i dostosowaniem a) określonym w pkt 3 załącznika do tej decyzji „państwo (państwa) członkowskie” należy rozumieć jako obejmujące dodatkowo, poza jego znaczeniem w rozporządzeniu, państwa EFTA.
- (5) Opis odstępstwa, jak również warunków jego zastosowania, powinien umożliwiać innym państwom EFTA zastosowanie tego środka w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wraz ze zmianami, kiedy znajdują się one w takiej samej sytuacji, bez konieczności zwracania się o udzielenie zezwolenia do Urzędu Nadzoru EFTA. W rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 216/2008 ze zmianami, państwa EFTA powinny poinformować Urząd Nadzoru EFTA, Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego i krajowe organy lotnictwa cywilnego o zastosowaniu odstępstw, ponieważ mogą one mieć skutki wykraczające poza terytorium danego państwa.
- (6) Zgodnie z art. 1 decyzji nr 163/2011 i dostosowaniem e) określonym w pkt 3 załącznika do tej decyzji Komisja Europejska przekazuje państwom członkowskim UE informacje na temat decyzji podjętej na podstawie art. 14 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 otrzymane od Urzędu Nadzoru EFTA.
- (7) Niniejszą decyzję należy więc przekazać wszystkim państwom EFTA oraz Komisji Europejskiej, która informuje państwa członkowskie UE.
- (8) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu EFTA ds. Transportu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Norwegia może wydawać zatwierdzenia przewidujące odstępstwa od pewnych przepisów wykonawczych wymienionych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008, jak określono w załączniku do niniejszej decyzji, jeżeli zostaną spełnione warunki określone w sekcji 2 załącznika do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Wszystkie państwa EFTA 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 ze zmianami.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 września 2015 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Helga JÓNSDÓTTIR
Członek Kolegium

Markus SCHNEIDER
p.o. Dyrektor

ZAŁĄCZNIK

ODSTĘPSTWO NORWEGII OD ROZPORZĄDZENIA (UE) NR 965/2012 W ODNIESIENIU DO ZACHOWANIA PRZEWYŻSZENIA NAD PRZESZKODAMI PO STARCIE NA LOTNISKU W MO I RANA (ENRA) I ØRSTA-VOLDA (ENOV)**1. Opis odstępstwa**

Norwegia może, w drodze odstępstwa od pkt CAT.POL.A. 210 lit. b) pkt 2, 4 i 5 (przewyższenie nad przeszkodami po starcie) załącznika IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 ⁽¹⁾ ze zmianami, umożliwić przewoźnikowi lotniczemu Widerøe Flyveselskap AS wykorzystanie maksymalnie 25 stopni kąta przechylenia od minimalnej wysokości 100 stóp do 400 stóp w przypadku statków powietrznych Bombardier Dash 8 w operacjach na dwóch różnych lotniskach, Mo i Rana (ENRA) oraz Ørsta-Volda (ENOV).

2. Warunki dołączone do stosowania odstępstwa

Odstępstwo to stosuje się do przewoźnika lotniczego Widerøe Flyveselskap AS na podstawie dodatkowych środków przyjętych przez tego przewoźnika, aby osiągnąć poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi bezpieczeństwa osiąganemu dzięki stosowaniu się do wspólnych wymagań technicznych i przestrzeganiu procedur administracyjnych określonych w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 ze zmianami. Dodatkowe środki są opisane w zaleceniu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 26 czerwca 2015 r. (dok. nr 762327) i odnoszą się do: wstępnego i okresowego szkolenia pilotów, wymagań dotyczących zapoznania załogi, pomocy wzrokowych do kierowania przy skręcaniu i w przypadku świateł przeszkodowych, warunków pogodowych, ograniczeń dotyczących typu płynu rozmrażającego, dodatku 47 do instrukcji użytkowania w locie ⁽²⁾ obejmującego procedury operacyjne i kwestie działania, pojedynczego ustawienia klap podczas wznoszenia (15 stopni) w celu zapobiegnięcia niepoprawnemu ustawieniu klap przy starcie, wykorzystania programu monitorowania parametrów lotu w celu kontrolowania początkowego kąta przechylenia przy wznoszeniu, wykorzystania programu monitorowania zgodności obejmującego roczne kontrole działań wyników i szkoleń, ponadto program stałego nadzoru norweskiego urzędu lotnictwa cywilnego uwzględnia czynniki zmniejszające ryzyko oraz warunki zatwierdzenia przewoźnika lotniczego Widerøe Flyveselskap AS.

⁽¹⁾ Akt, o którym mowa w pkt 66nf załącznika XIII do Porozumienia EOG (rozporządzenie (UE) nr 965/2012), dostosowany do Porozumienia EOG Protokołem 1 do tego Porozumienia.

⁽²⁾ Dodatek 47 do instrukcji użytkowania w locie Dash 8 de Havilland: „Operation with 25 degree banked turn (For Norwegian operators only)”.