

III

(Inne akty)

EUROPEJSKI OBSZAR GOSPODARCZY

DECYZJA DELEGOWANA URZĘDU NADZORU EFTA nr 47/20/COL

z dnia 25 maja 2020 r.

upoważniająca Norwegię do stosowania odstępstw od niektórych wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego na podstawie art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 [2020/1248]

URZĄD NADZORU EFTA,

uwzględniając akt prawny, o którym mowa w pkt 66n załącznika XIII do Porozumienia EOG,

uwzględniając 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⁽¹⁾ ze zmianami (zwane dalej „aktem”), dostosowany do Porozumienia EOG protokołem 1 do tego porozumienia oraz decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 163/2011, w szczególności pkt 3 lit. e) załącznika do tej decyzji,

uwzględniając w szczególności art. 14 ust. 6 i art. 14 ust. 7 aktu,

uwzględniając opinię Komitetu EFTA ds. Transportu wydaną w formie milczącej zgody dnia 6 maja 2020 r., której pierwotny termin został przesunięty o miesiąc w drodze wyjątku z powodu kryzysu związanego z koronawirusem,

a także mając na uwadze, co następuje:

Rząd Norwegii powiadomił Urząd Nadzoru EFTA („urząd”) i Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego („agencja”) o zamiarze odstąpienia od wymogów określonych w pkt FCL.905.SFI załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011⁽²⁾ w drodze przyznania instruktorom lotów na urządzeniach syntetycznych („SFI”) uprawnienia do prowadzenia szkoleń dla osób ubiegających się o uprawnienia SFI bez konieczności spełnienia przez tych instruktorów wymogu posiadania co najmniej 3 lat doświadczenia jako instruktor szkolenia na typ („TRI”).

Art. 14 ust. 6 aktu stanowi, że w przypadku gdy, stosując inne sposoby, można osiągnąć poziom ochrony równoważny z poziomem osiągniętym przy zastosowaniu przepisów wykonawczych do tego rozporządzenia, państwa członkowskie mogą, stosując zasadę niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową, udzielić zezwolenia na odstępstwo od tych przepisów wykonawczych.

Na podstawie art. 14 ust. 7 aktu urząd dokonał oceny konieczności zastosowania przedmiotowego odstępstwa i wynikającego z niego poziomu ochrony w oparciu o zalecenie agencji wydane w dniu 29 października 2019 r. (dok. nr 1094402), z poprawkami wprowadzonymi w dniu 6 listopada 2019 r. (dok. nr 1095781). Urząd odnotował również, że podobne odstępstwo zostało pozytywnie ocenione przez Komisję Europejską w decyzji Komisji 2014/69/UE⁽³⁾ i stwierdza, że zmiana ta zapewni poziom ochrony równoważny z poziomem osiągniętym dzięki stosowaniu wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego, o ile spełnione zostaną pewne warunki.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ 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 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1), dostosowane do Porozumienia EOG protokołem 1 do tego porozumienia.

⁽³⁾ Decyzja Komisji 2014/69/UE z dnia 6 lutego 2014 r. udzielająca Szwecji i Zjednoczonemu Królestwu zezwolenia na zastosowanie odstępstw od niektórych wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 39 z 8.2.2014, s. 60).

Zgodnie z art. 1 decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 163/2011 i dostosowaniem a) określonym w pkt 3 załącznika do tej decyzji termin „państwo (państwa) członkowskie” należy rozumieć jako obejmujący dodatkowo, poza jego znaczeniem w rozporządzeniu, państwa EFTA.

Zgodnie z art. 14 ust. 7 aktu Komisja powiadamia o decyzji o udzieleniu danemu państwu członkowskiemu zezwolenia na zastosowanie odstępstwa wszystkie państwa członkowskie, które także mają prawo do zastosowania takiego środka. Niniejszą decyzję należy zatem skierować do wszystkich państw EFTA. Opis każdego z odstępstw, a także warunki ich stosowania, powinny być sformułowane w taki sposób, aby umożliwiły innym państwom EFTA zastosowanie danego środka, gdy znajdują się one w takiej samej sytuacji, bez konieczności uzyskania dalszej zgody ze strony Komisji. Państwo EFTA powinno jednak poinformować o zastosowaniu odstępstw, ponieważ mogą one mieć skutki wykraczające poza jego terytorium.

Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu EFTA ds. Transportu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

1. Rząd Norwegii może odstąpić od wymogów określonych w pkt FCL.905.SFI załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, jak określono w załączniku do niniejszej decyzji, o ile spełnione są warunki określone w pkt 4 tego załącznika.
2. Wszystkie państwa członkowskie są upoważnione do stosowania tego samego środka, o którym mowa w załączniku do niniejszej decyzji. O jego zastosowaniu państwa członkowskie powiadamiają Komisję, agencję oraz krajowe władze lotnicze.
3. Niniejsza decyzja skierowana jest do państw EFTA. Jest ona autentyczna w języku angielskim.
4. O niniejszej decyzji powiadamia się Norwegię, Islandię i Liechtenstein.

Sporządzono w Brukseli, dnia 25 maja 2020 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA, działającego na mocy decyzji w sprawie przekazania uprawnień nr 103/13/COL

Högni KRISTJÁNSSON
Odpowiedzialny członek Kolegium

Carsten ZATSCHLER
Zatwierdzający jako dyrektor
ds. prawnych i wykonawczych

ZAŁĄCZNIK

Stosowane przez państwa EFTA odstępstwo od przepisów rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dotyczących uprawnień instruktorów lotów na urządzeniach syntetycznych i warunków, które tacy instruktorzy muszą spełnić**1. Opis wniosku**

Zgodnie z pkt FCL.905.SFI załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 określającym uprawnienia instruktora lotów na urządzeniach syntetycznych („SFI”) nie dopuszcza się szkolenia przez takiego instruktora osób ubiegających się o uprawnienia SFI. Zgodnie z przepisami części FCL uprawnienie do prowadzenia takich szkoleń przysługuje wyłącznie posiadaczom świadectwa instruktora na typ („TRI”), pod warunkiem posiadania 3 lat doświadczenia jako TRI.

Pismem z dnia 11 lipca 2019 r. (dok. nr 1080642) rząd Norwegii powiadomił urząd o swoim zamiarze odstąpienia od wymogów określonych w pkt FCL.905.SFI załącznika I. Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego („agencja”) rząd Norwegii powiadomił pismem z dnia 20 sierpnia 2019 r. (dok. nr 1084282).

Rząd Norwegii zaproponował przyznanie uprawnień do prowadzenia szkoleń dla osób ubiegających się o uprawnienia SFI bez konieczności spełnienia wymogu posiadania co najmniej 3 lat doświadczenia jako TRI.

2. Ocena wniosku**2.1. Konieczność**

Według rządu Norwegii obecny pkt FCL.905.SFI załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 nie zezwala SFI na prowadzenie szkoleń dla osób ubiegających się o uprawnienia SFI. Zgodnie z przepisami części FCL uprawnienie do prowadzenia takich szkoleń przysługuje posiadaczom uprawnień TRI, pod warunkiem posiadania przez nich minimum 3 lat doświadczenia jako TRI. W Norwegii wymogu tego nie może spełnić wielu wykładowców SFI prowadzących szkolenia SFI. W związku z tym nie będą oni mogli dalej pełnić roli wykładowców na szkoleniach SFI. Co więcej, wielu z obecnych SFI z przyczyn zdrowotnych nie będzie w stanie spełnić wymogów stosowanych względem TRI.

Po dokonaniu oceny istniejącej sytuacji rząd Norwegii stwierdził, że obecna liczba TRI jest niewystarczająca do przeszkolenia wystarczającej liczby osób ubiegających się o uprawnienia SFI oraz do zaspokojenia potrzeb sektora w zakresie szkoleń. W konsekwencji doprowadzi to do braku wykwalifikowanych instruktorów do prowadzenia tego rodzaju szkoleń, co mogłoby poważnie zaburzyć proces szkolenia pilotów, w szczególności w sektorze lotnictwa dyspozycyjnego/korporacyjnego, w razie nieudzielenia odstępstwa.

2.2. Równoważność poziomu ochrony

Rząd Norwegii zaproponował przyznanie SFI, którzy nie spełniają wymogu posiadania co najmniej 3 lat doświadczenia jako TRI, uprawnienia do prowadzenia szkoleń dla osób ubiegających się o uprawnienia SFI. Tacy SFI muszą posiadać co najmniej 3 lata doświadczenia w prowadzeniu szkoleń SFI, ukończyć specjalny dwudniowy kurs wykładowcy SFI prowadzony przez wykładowcę SFI oraz pozytywnie przejść ocenę kompetencji. Ponadto rząd Norwegii zaproponował nałożenie na takich SFI obowiązku oceny kompetencji w trakcie szkolenia SFI w celu zachowania przez nich ważności uprawnień wykładowcy SFI.

Agencja przychyliła się do dokonanej przez rząd Norwegii oceny, zgodnie z którą proponowane odstępstwo zapewni poziom ochrony równoważny poziomowi ochrony osiąganemu dzięki stosowaniu wspólnych przepisów bezpieczeństwa lotniczego, w szczególności po wprowadzeniu zaproponowanych dodatkowych wymogów w zakresie szkolenia i sprawdzania.

3. Opis odstępstwa

Na zasadzie odstępstwa od pkt FCL.905.SFI załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 rząd Norwegii może przyznać SFI, którzy nie spełniają wymogu posiadania co najmniej 3 lat doświadczenia jako TRI, uprawnienie do prowadzenia szkoleń dla osób ubiegających się o uprawnienia SFI.

4. Warunki, na jakich udzielono zezwolenia na zastosowanie odstępstwa

Tacy SFI muszą posiadać co najmniej 3 lata doświadczenia w prowadzeniu szkoleń jako SFI, ukończyć specjalny dwudniowy kurs wykładowcy SFI prowadzony przez wykładowcę SFI oraz pozytywnie przejść ocenę kompetencji.

5. Ogólne zastosowanie przedmiotowego odstępstwa

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