III

(Jiné akty)

EVROPSKÝ HOSPODÁŘSKÝ PROSTOR

ROZHODNUTÍ KONTROLNÍHO ÚŘADU ESVO

č. 303/14/KOL

ze dne 15. července 2014,

kterým se Norsku povoluje odchýlit se od některých společných pravidel bezpečnosti letectví podle čl. 14 odst. 6 aktu uvedeného v bodě 66n přílohy XIII Dohody o Evropském hospodářském prostoru (nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, ve znění pozdějších předpisů) [2015/1945]

KONTROLNÍ ÚŘAD ESVO,

s ohledem na čl. 14 odst. 6 a 7 aktu uvedeného v bodě 66n přílohy XIII Dohody o EHP a upraveného rozhodnutím Smíšeného výboru EHP č. 163/2011 ze dne 19. prosince 2011,

nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, ve znění pozdějších předpisů,

a s ohledem na článek FCL.740.A přílohy I aktu uvedeného v bodě 66ne přílohy XIII Dohody o EHP a upraveného rozhodnutím Smíšeného výboru EHP č. 146/2013 ze dne 15. července 2013,

nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů,

aktů v obou případech začleněných do Dohody o EHP protokolem č. 1 k této dohodě,

s ohledem na stanovisko Dopravního výboru ESVO ze dne 28. března 2014,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Norsko požádalo o uplatnění odchylky od společných pravidel bezpečnosti letectví, která jsou obsažena v prováděcích pravidlech k nařízení (ES) č. 216/2008.

(2) Podle čl. 14 odst. 7 uvedeného nařízení v upraveném znění posoudil Kontrolní úřad ESVO na základě doporučení Evropské agentury pro bezpečnost letectví potřebu požadované odchylky a úroveň ochrany, která z ní vyplývá. Kontrolní úřad dospěl k závěru, že za předpokladu splnění určitých podmínek bude předmětná odchylka zajišťovat rovnocennou úroveň ochrany, jaké se dosahuje uplatňováním společných pravidel bezpečnosti letectví. Posouzení odchylky a podmínky jejího uplatnění jsou popsány v příloze I tohoto rozhodnutí, jímž se odchylka povoluje.

(3) V souladu s čl. 14 odst. 7 nařízení (ES) č. 216/2008 v upraveném znění se odchylka udělená jednomu členskému státu oznámí všem členským státům a ty mají na její uplatnění rovněž nárok.

(4) Podle článku 1 rozhodnutí Smíšeného výboru EHP č. 163/2011 ze dne 19. prosince 2011 a podle bodu 3 písm. a) a e) jeho přílohy mají být výrazy „členský stát“ či „členské státy“ vykládány tak, že kromě jejich významu v rámci daného nařízení zahrnují i státy ESVO; a Evropská komise informuje o takovém rozhodnutí, jež obdrží od Kontrolního úřadu ESVO, členské státy EU.

(5) Toto rozhodnutí by tudíž mělo být oznámeno všem státům ESVO a Evropské komisi, aby o něm mohla informovat členské státy EU.

(6) Popis odchylky a podmínky s ní spojené by měly být takové, aby mohly ostatní členské státy ve smyslu nařízení (ES) č. 216/2008 v upraveném znění, jsou-li ve stejné situaci, dané opatření uplatnit, aniž by k tomu potřebovaly další schválení ze strany Kontrolní úřadu ESVO, popřípadě Komise. Členské státy ve smyslu nařízení (ES) č. 216/2008 v upraveném znění by nicméně uplatnění příslušných odchylek měly oznamovat, protože se takový krok může projevit mimo daný stát.

(7) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem Dopravního výboru ESVO,

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Norsko se může odchýlit od požadavků stanovených v článku FCL.740.A přílohy (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011 ve znění pozdějších předpisů, jak je upřesněno v příloze I tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Všechny členské státy ve smyslu nařízení (ES) č. 216/2008 v upraveném znění mají nárok uplatnit táž opatření, která jsou uvedena v článku 1, jak je upřesněno v příloze tohoto rozhodnutí, přičemž jsou vázány oznamovací povinností stanovenou v čl. 14 odst. 6 nařízení (ES) č. 216/2008 ve znění pozdějších předpisů.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Norsku. Je závazné v anglickém znění.

Článek 4

Toto rozhodnutí se oznámí Islandu, Lichtenštejnsku, Norsku a Evropské komisi.

V Bruselu dne 15. července 2014.

Za Kontrolní úřad ESVO

Helga JÓNSDÓTTIR	Xavier LEWIS
členka kolegia	*ředitel*

PŘÍLOHA

ODCHYLKA NORSKÉHO KRÁLOVSTVÍ OD NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1178/2011 [1], POKUD JDE O STANOVENOU DOBU LETU U NĚKTERÝCH TŘÍDNÍCH KVALIFIKACÍ

1. POPIS ŽÁDOSTI

Ustanovení čl. FCL.740.A písm. b) přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011 zní:

„b) Prodloužení platnosti třídní kvalifikace pro jednopilotní jednomotorové letouny.

1) Třídní kvalifikace pro jednomotorové pístové letouny a pro TMG. Za účelem prodloužení platnosti třídní kvalifikace pro jednopilotní jednomotorové pístové letouny nebo třídní kvalifikace pro TMG musí žadatel:

i) do tří měsíců před datem skončení platnosti kvalifikace projít přezkoušením odborné způsobilosti v příslušné třídě v souladu s dodatkem 9 k této části s examinátorem nebo

ii) do dvanácti měsíců před datem skončení platnosti kvalifikace absolvovat dobu letu odpovídající dvanácti hodinám v příslušné třídě, přičemž tato doba musí zahrnovat:

— šest hodin ve funkci velitele letadla,

— dvanáct vzletů a dvanáct přistání a

— cvičný let v délce alespoň jedné hodiny s letovým instruktorem (FI) nebo instruktorem pro třídní kvalifikaci (CRI). Žadatelé jsou povinnosti vykonat tento let zproštěni, pokud prošli přezkoušením odborné způsobilosti pro získání třídní nebo typové kvalifikace nebo zkouškou dovednosti ve kterékoli jiné třídě nebo typu letounu.

2) Jsou-li žadatelé držiteli třídní kvalifikace pro jednomotorové pístové pozemní letouny i kvalifikace pro TMG, mohou splnit požadavky stanovené v odstavci 1 v jedné z těchto tříd a získat prodloužení platnosti pro obě kvalifikace.

3) Jednopilotní jednomotorové turbovrtulové letouny. Za účelem prodloužení platnosti třídní kvalifikace pro jednomotorové turbovrtulové letouny musí žadatelé do tří měsíců před datem skončení platnosti kvalifikace projít přezkoušením odborné způsobilosti v příslušné třídě v souladu s dodatkem 9 k této části s examinátorem."

Dopisem ze dne 6. prosince 2013 oznámila vláda Norského království Kontrolnímu úřadu ESVO a Evropské agentuře pro bezpečnost letectví svůj záměr se od tohoto ustanovení nařízení (EU) č. 1178/2011 odchýlit na základě čl. 14 odst. 6 nařízení (ES) č. 216/2008 ve znění pozdějších předpisů [2].

2. POSOUZENÍ ŽÁDOSTI

2.1. **Potřeba**

Povolení, aby se určité stanovené doby letu absolvované na jednomotorových pístových letounech a vodních jednomotorových pístových letounech vzájemně započítávaly za účelem prodloužení platnosti obou třídních kvalifikací z důvodu „praxe", považuje Kontrolní úřad za vhodné. Nařízení (EU) č. 1178/2011 tuto situaci neřeší ani nestanoví jasná pravidla pro piloty obojživelných letounů, čímž držitele průkazů způsobilosti zbytečně zatěžuje.

2.2. **Rovnocennost úrovně ochrany**

Že je odchylka od předmětného pravidla zapotřebí, zdůvodnilo Norsko následujícími argumenty. K řízení letounu s jednopístovým motorem musí mít pilot ve svém průkazu způsobilosti podle části FCL uvedenu platnou třídní kvalifikaci pro jednomotorové pístové letouny (SEP). Část FCL obsahuje ustanovení týkající se dvou třídních kvalifikací pro SEP: kvalifikace pro pozemní SEP (s kolovým nebo lyžovým podvozkem) a kvalifikace pro vodní SEP

[1] Akt uvedený v bodě 66 ne přílohy XIII Dohody o EHP (*nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů)* začleněný do Dohody o EHP protokolem č. 1 k této dohodě.

[2] Akt uvedený v bodě 66n přílohy XIII Dohody o EHP (*nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, ve znění pozdějších předpisů)* začleněný do Dohody o EHP protokolem č. 1 k této dohodě.

(s člunovým trupem nebo plováky). Neobsahuje však žádná konkrétní ustanovení týkající se obojživelných letounů (tj. letounů, u kterých lze za letu změnit konfiguraci pro pozemní či vodní operace). Pilot, který si přeje obnovit platnost výsadních práv spojených s kteroukoli třídní kvalifikací pro SEP, musí navíc splnit požadavky čl. FCL.740.A písm. b) přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011.

Norsko rovněž uvedlo, že se již připouští, aby se k obnovení platnosti obou zmiňovaných třídních kvalifikací využívaly obojživelné letouny provozované za účelem splnění příslušných požadavků v pozemní, nebo vodní konfiguraci. Vlastnosti letounu pro dobu letu na trati jsou u obojživelného letounu stejné. Liší se pouze fáze pojíždění, vzletu a přistání. Ustanovení čl. FCL.740.A písm. b) odst. 2 již uznávají, že na základě praxe, kterou pilot získá buď na (pozemních) SEP, nebo TMG, lze obnovit třídní kvalifikace pro SEP i TMG. Požadavky by měly zohledňovat to, v čem se třídy shodují a v čem se liší.

Evropská agentura pro bezpečnost letectví po přezkoumání žádosti o odchylku souhlasila s tím, že požadavek, aby pilot s oběma třídními kvalifikacemi splnil všechny nároky na praxi v létání stanovené v čl. FCL.740.A písm. b) na pozemním i vodním letounu, není zapotřebí a držitele průkazu způsobilosti nepřiměřeně zatěžuje.

Agentura rovněž uvedla, že v rámci probíhajícího regulatorního úkolu FCL.002 již byla změna ustanovení FCL.740.A písm. b) navržena, a to tak, aby do něho bylo obnovování platnosti na základě praxe v případě pilotů, kteří jsou držiteli kvalifikace pro pozemní i vodní SEP, zapracováno.

Ve svém doporučení k uplatnění čl. 14 odst. 6 nařízení (ES) č. 216/2008 proto Evropská agentura pro bezpečnost letectví dospěla k závěru, že úroveň ochrany zůstane v norském návrhu zachována.

3. POPIS ODCHYLKY

Navrhovaná odchylka od ustanovení čl. FCL.740.A písm. b) přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011 má u pilotů, kteří absolvovali dobu letu ve funkci velitele v jedné třídě, umožnit započtení pěti z požadovaných šesti hodin i do druhé třídy.

Ustanovení čl. FCL.740.A písm. b odst. 3 přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011 tak má platit ve znění doplněném o následující pododstavec:

„3. Je-li žadatel držitelem třídní kvalifikace pro pozemní jednomotorové pístové letouny i třídní kvalifikace pro vodní jednomotorové pístové letouny, může splnit požadavky čl. FCL.740 písm. b) odst. 1 bodu ii) pro obnovení platnosti obou kvalifikací tím, že do dvanácti měsíců před datem skončení platnosti kvalifikace absolvuje dobu letu odpovídající dvanácti hodinám na jednomotorových pístových letounech, přičemž tato doba musí zahrnovat:

— šest hodin ve funkci velitele jednomotorového pístového letounu, z nichž alespoň jedna hodina musí být absolvována na pozemním letounu nebo na obojživelném letounu provozovaném v pozemní konfiguraci a alespoň jedna hodina musí být absolvována na vodním letounu nebo na obojživelném letounu provozovaném ve vodní konfiguraci, a

— dvanáct vzletů a přistání na zemi a dvanáct vzletů a přistání na vodě a

— cvičný let v délce alespoň jedné hodiny s letovým instruktorem (FI) nebo instruktorem pro třídní kvalifikaci (CRI). Tento cvičný let lze absolvovat na jednomotorovém pístovém letounu, vodním letounu nebo obojživelném letounu. Žadatelé jsou povinnosti absolvovat tento let zproštěni, pokud prošli přezkoušením odborné způsobilosti pro získání třídní nebo typové kvalifikace, zkouškou dovednosti nebo hodnocením odborné způsobilosti ve kterékoli jiné třídě nebo typu letounu.“

4. PODMÍNKY SPOJENÉ S UPLATNĚNÍM ODCHYLKY

Tato odchylka platí pro držitele průkazů způsobilosti vydaných v souladu s přílohou I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011.

5. OBECNÁ POUŽITELNOST ODCHYLKY

Tuto odchylku mohou uplatnit všechny státy ESVO za předpokladu, že budou splněny podmínky popsané v bodě 4.