III

(Andre retsaktern)

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE SAMARBEJDSOMRÅDE

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDENS BESLUTNING

Nr. 303/14/KOL

af 15. juli 2014

om bemyndigelse af Norge til i henhold til artikel 14, stk. 6, i den retsakt, der henvises til i punkt 66n i bilag XIII til aftalen om det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF som ændret), at fravige visse fælles regler om luftfartssikkerhed [2015/1945]

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDEN HAR —

under henvisning til artikel 14, stk. 6 og 7, i den retsakt, dr henvises til i punkt 66n i bilag XIII til Aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejde som tilpasset ved Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 163/2011 af 19. december 2011,

> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF som ændret,

og punkt FCL.740.A i bilag I til den retsakt, der henvises til i punkt 66ne i bilag XIII til aftalen om det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde som tilpasset ved Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 146/2013 af 15. juli 2013,

> Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 som ændret,

begge som tilpasset til EØS-aftalen ved dennes protokol 1,

under henvisning til udtalelse fra EFTA-Udvalget for transport af 28. marts 2014 og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Norge har anmodet om tilladelse til at anvende en vis fravigelse fra de fælles luftfartssikkerhedsregler, der er indeholdt i gennemførelsesbestemmelserne til forordning (EF) nr. 216/2008.

(2) I henhold til artikel 14, stk. 7, som tilpasset vurderede EFTA-Tilsynsmyndigheden på grundlag af en henstilling fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur behovet for den foreslåede fravigelse, og hvilket sikkerhedsniveau fravigelsen ville indebære. Myndigheden konkluderer, at fravigelsen vil sikre et sikkerhedsniveau, der svarer til det, der opnås ved anvendelse af de fælles luftfartssikkerhedsregler, forudsat at visse betingelser bliver overholdt. Vurderingen af fravigelsen og betingelserne for anvendelsen heraf beskrives i bilaget til denne beslutning, der tillader fravigelsen.

(3) I henhold til artikel 14, stk. 7, i forordning (EF) nr. 216/2008 som tilpasset meddeles en fravigelse, der er indrømmet en medlemsstat, til alle medlemsstater, der også har ret til at anvende denne fravigelse.

(4) I medfør af artikel 1 i Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 163/2011 af 19. december 2011 og punkt 3a og 3e i bilaget hertil omfatter begrebet medlemsstat(er) ud over betydningen i forordningen også EFTA-landene; og Europa-Kommissionen meddeler oplysninger vedrørende en sådan beslutning truffet af EFTA-Tilsynsmyndigheden til EU's medlemsstater.

(5) Denne beslutning bør derfor meddeles til alle EFTA-landene og til Europa-Kommissionen med henblik på formidling til EU-medlemsstaterne.

(6) Beskrivelsen af fravigelsen og de betingelser, der er knyttet til den, skal være af en sådan art, at andre medlemsstater vil være i stand til at anvende foranstaltningen inden for rammerne af forordning (EF) nr. 216/2008 som tilpasset, hvis de befinder sig i samme situation, uden at skulle anmode om yderligere godkendelse fra EFTA-Tilsynsmyndigheden eller Kommissionen alt efter omstændighederne. Ikke desto mindre skal medlemsstaterne i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 som tilpasset give meddelelse om anvendelse af fravigelser, eftersom disse kan have konsekvenser uden for den pågældende medlemsstat.

(7) Foranstaltningerne i denne beslutning er i overensstemmelse med udtalelse fra EFTA-udvalget for transport —

VEDTAGET DENNE BESLUTNING:

Artikel 1

Norge har tilladelse til at fravige kravene i punkt FCL.740.A i bilag I (Del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011 som tilpasset, som det fremgår af bilag I til denne beslutning.

Artikel 2

Alle medlemsstater i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 som ændret har ret til at anvende de samme foranstaltninger omhandlet i artikel 1, som angivet i bilaget til denne beslutning og betinget af underretningsforpligtelsen i artikel 14, stk. 6, i forordning (EF) nr. 216/2008 som tilpasset.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Norge. Den engelske udgave er autentisk.

Artikel 4

Denne beslutning skal meddeles Island, Liechtenstein, Norge og Europa-Kommissionen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. juli 2014.

For EFTA-Tilsynsmyndigheden

Helga JÓNSDÓTTIR	Xavier LEWIS
Medlem af kollegiet	*Direktør*

BILAG

KONGERIGET NORGES FRAVIGELSE AF KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1178/2011 ([1]) MED HENSYN TIL SPECIFIKKE FLYVETIDER FOR VISSE KLASSERETTIGHEDER

1. BESKRIVELSE AF ANMODNINGEN

Punkt FCL.740.A(b) i bilag I (Del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011 har følgende ordlyd:

»b) Forlængelse af klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med én pilot.

1) Klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer og TMG-rettigheder. For at få fornyet klasserettigheder til enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer og én pilot eller TMG-klasserettigheder skal ansøgeren:

i) bestå en duelighedsprøve i den relevante klasse i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del med en eksaminator inden for tre måneder forud for rettighedens udløbsdato eller

ii) fuldføre 12 timers flyvetid i den relevante klasse inden for 12 måneder forud for rettighedens udløbsdato, herunder:

— 6 timer som luftfartøjschef

— 12 starter og 12 landinger og

— opfriskningstræning på mindst én times flyvning med en flyveinstruktør (FI) eller en klasserettighedsinstruktør (CRI). Ansøgere er fritaget for denne opfriskningstræning, hvis de har bestået en duelighedsprøve eller en praktisk prøve for en klasse- eller typerettighed i enhver anden flyvemaskineklasse eller -type.

2) Hvis ansøgere har både en klasserettighed til enmotorede landflyvemaskiner med stempelmotor og en TMG-rettighed, kan de opfylde kravene i nr. 1) i en af disse klasser og opnå forlængelse af begge rettigheder.

3) Enmotorede turbopropflyvemaskiner med én pilot. For at få forlænget klasserettigheder til enmotorede turbopropflyvemaskiner skal ansøgere bestå en duelighedsprøve i den relevante klasse i overensstemmelse med tillæg 9 til denne del med en eksaminator inden for tre måneder forud for rettighedens udløbsdato.«

Ved brev af 6. december 2013 underrettede Kongeriget Norges regering (Norge) EFTA-Tilsynsmyndigheden (myndigheden) og det europæiske luftfartssikkerhedsagentur (agenturet) om sin hensigt om at fravige denne bestemmelse i forordning (EU) nr. 1178/2011 på baggrund af artikel 14, stk. 6, i forordning (EF) nr. 216/2008 som ændret ([2]).

2. VURDERING AF ANMODNINGEN

2.1. **Behov**

Myndigheden finder det passende at tillade godskrivning af noget af den angivne flyvetid i flyvemaskiner, der falder ind under typen enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer (SEP) med land- og vandklasserettigheder med henblik på at forlænge disse rettigheder (på baggrund af erfaring). Forordning (EU) nr. 1178/2011 tager ikke højde for denne situation, og der er heller ikke klarhed for så vidt angår piloter, der flyver amfibieflyvemaskiner, hvilket lægger en unødvendig byrde på licensindehaverne.

2.2. ***Ækvivalens af sikkerhedsniveauet***

Norge fremlagde følgende grunde, der viser behovet for at fravige reglen: Det er nødvendigt for piloter, der flyver enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor at have en gyldig SEP-klasserettighed i deres del-FCL-licens. Del-FCL indeholder bestemmelser om to SEP-klasserettigheder. SEP-landklasserettigheden til landflyvemaskiner, hvis understel er udstyret med hjul eller ski, og SEP-vandklasserettighed til vandflyvemaskiner med køl eller flydere.

([1]) Den retsakt, der henvises til i punkt 66ne i bilag XIII til EØS-aftalen (Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 som ændret) som tilpasset til EØS-aftalen ved dennes protokol 1.

([2]) Den retsakt, der henvises til i punkt 66n i bilag XIII til EØS-aftalen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF som ændret) som tilpasset til EØS-aftalen ved dennes protokol 1.

Del-FCL fastsætter ikke specifikke bestemmelser for amfibieflyvemaskiner (hvis konfiguration kan ændres under flyvningen, så de kan operere til lands eller til vands.). Desuden skal en pilot, der ønsker at forlænge hvilke(n) som helst af sine SEP-klasserettigheder, overholde punkt FCL.740.A(b) I bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011.

Desuden gjorde Norge opmærksom på, at det allerede er accepteret, at amfibieflyvemaskiner kan anvendes til at forlænge begge klasserettigheder, idet de anvendes både som land- og vandflyvemaskiner med henblik på overholdelse af kravene. Flyvemaskinens egenskaber i en route-flyvetiden vil være identiske for en amfibieflyvemaskine. Det er kun taxiing, start, landing og lettefasen, der er forskellige. Bestemmelserne i FCL.740.A(b) anerkender allerede, at den erfaring, en pilot har opnået ved at flyve flyvemaskiner i enten SEP-landklassen eller TMG-klassen kan anvendes til at forlænge både SEP- og TMG-klasserettighederne. Kravene bør afspejle, hvad der er fælles, og hvad der varierer mellem klasserne.

Efter at have gennemgået fravigelsesanmodningen erklærede agenturet, at det ikke er nødvendigt at kræve, at en pilot, der har begge klasserettigheder, skal gennemføre alle kravene om flyveerfaring i punkt FCL.740.A(b) både i land- og vandflyvemaskiner, og at dette vil lægge en urimelig byrde på licensindehaveren.

Agenturet bemærkede ydermere, at det igangværende mandat til at opstille regel FCL.002 allerede har foreslået, at bestemmelserne i punkt FCL.740A(b) ændres med henblik på at tilføje bestemmelser vedrørende forlængelse på baggrund af erfaring i tilfælde, hvor piloterne både har SEP-land- og SEP-vandrettigheder.

I overensstemmelse hermed konkluderede agenturet i sin anbefaling vedrørende anvendelse af artikel 14, stk. 6, i forordning (EF) nr. 216/2008, at sikkerhedsniveauet vil blive bibeholdt ved anvendelse af det norske forslag.

3. BESKRIVELSE AF FRAVIGELSEN

Formålet med den foreslåede fravigelse af bestemmelserne i FCL.740.A(b) i bilag I (Del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011 er at give luftfartøjscheferne mulighed for at få godskrevet flyvetiden i en klasse med fem ud af seks timer til den anden klasse.

Således skal bestemmelserne i FCL.740.A(b)(3) i bilag I (Del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011 gælde med tilføjelse af følgende underafsnit:

»(3) Hvis en ansøger har licens til landklasserettigheder til både enmotorede landflyvemaskiner med stempelmotorer og til enmotorede vandflyvemaskiner med stempelmotorer, kan de overholde kravene i FCL.740(b)(1)(ii) i forbindelse med forlængelse af begge klasserettigheder, hvis de inden for 12 måneder forud for klasserettighedens udløbsdato gennemfører 12 timers flyvetid i enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer, herunder:

— 6 timer som luftfartøjschef i enmotorede flyvemaskiner med stempelmotorer ud af hvilke mindst 1 time skal gennemføres i en landflyvemaskine eller i en amfibieflyvemaskine, der opereres som en landflyvemaskine, og mindst en time skal gennemføres i en vandflyvemaskine eller en amfibieflyvemaskine, der opereres som en vandflyvemaskine; og

— 12 starter og landinger på land og 12 starter og landinger på vand; og

— én træningsflyvning på mindst en time med en flyveinstruktør (FI) eller en klasserettighedsinstruktør (CRI). Denne flyvetræning kan gennemføres i enmotoret flyvemaskine med stempelmotor, en vandflyvemaskine eller en amfibieflyvemaskine. Ansøgere er fritaget for denne opfriskningstræning, hvis de har bestået en duelighedsprøve, en praktisk prøve eller en kompetencebedømmelse for en klasse- eller typerettighed i enhver anden flyvemaskineklasse eller -type.«

4. BETINGELSER FOR ANVENDELSE AF FRAVIGELSEN

Denne fravigelse gælder for indehavere af licenser, der er udstedt i overensstemmelse med bilag I (del-FCL) i forordning (EU) nr. 1178/2011.

5. FRAVIGELSENS ALMENGYLDIGHED

Alle EFTA-landene kan anvende denne fravigelse, såfremt betingelserne i punkt 4 er opfyldt.