III

(Muud aktid)

EUROOPA MAJANDUSPIIRKOND

EFTA JÄRELEVALVEAMETI DELEGEERITUD OTSUS nr 47/20/COL,

25. mai 2020,

millega Norral lubatakse vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 lõikele 6 teha erandeid teatavatest ühistest lennundusohutuseeskirjadest [2020/1248]

EFTA JÄRELEVALVEAMET,

võttes arvesse EMP lepingu XIII lisa punktis 66n viidatud õigusakti,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ ([1]) (muudetud; edaspidi „õigusakt"), mida on kohandatud EMP lepinguga lepingu protokolliga nr 1 ja EMP ühiskomitee otsusega nr 163/2011, eriti selle lisa punkti 3 alapunktiga e,

võttes eelkõige arvesse õigusakti artikli 14 lõikeid 6 ja 7,

võttes arvesse EFTA transpordikomitee 6. mail 2020. aastal vaikiva nõusoleku vormis esitatud arvamust, mille esialgset kuupäeva on koroonaviiruse kriisi tõttu erandina ühe kuu võrra pikendatud,

ning arvestades järgmist:

Norra teatas EFTA järelevalveametile (edaspidi „järelevalveamet") ja Euroopa Lennundusohutusametile (edaspidi „lennundusohutusamet") oma kavatsusest teha erand komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 ([2]) I lisa punkti FCL.905.SFI nõuetest, andes lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) tunnistuse omanikele õiguse koolitada lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) tunnistuse taotlejaid, ilma et nad vastaksid nõudele, mille kohaselt peab neil olema vähemalt kolmeaastane tüübipädevuse instruktorina (TRI) töötamise kogemus.

Õigusakti artikli 14 lõikes 6 on sätestatud, et kui määruse rakenduseeskirjade kohaldamisega saavutatava ohutustasemega võrdse ohutustasemeni on võimalik jõuda muude vahenditega, võib liikmesriik, hoidudes diskrimineerimisest riikkondsuse alusel, anda loa nendest rakenduseeskirjadest kõrvale kalduda.

Järelevalveamet on õigusakti artikli 14 lõike 7 kohaselt analüüsinud taotletud erandi vajadust ja sellest tulenevat ohutustaset, lähtudes lennundusohutusameti 29. oktoobri 2019. aasta soovitusest (dokument nr 1094402), mida on parandatud 6. novembri 2019 dokumendiga nr 1095781. Samuti on järelevalveamet võtnud teadmiseks, et Euroopa Komisjon on komisjoni otsusega 2014/69/EL ([3]) andnud positiivse hinnangu teisele samasugusele erandile, ja järeldab, et teatavate tingimuste täitmise korral tagab erisus ohutustaseme, mis on võrdne ühiste lennundusohutuseeskirjade kohaldamisel saavutatud ohutustasemega.

([1]) ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

([2]) Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1), kohandatud EMP lepinguga lepingu protokolliga nr 1.

([3]) Komisjoni 6. veebruari 2014. aasta otsus 2014/69/EL, millega Rootsil ja Ühendkuningriigil lubatakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 14 lõikele 6 teha erandeid teatavatest ühistest lennundusohutuseeskirjadest (ELT L 39, 8.2.2014, lk 60).

Vastavalt EMP ühiskomitee otsuse nr 163/2011 artiklile 1 ja selle lisa punktis 3 esitatud kohandusele a tuleb mõistet „liikmesriigid“ tõlgendada nii, et lisaks tähendusele, mis mõistel on määruses, hõlmab see ka EFTA riike.

Õigusakti artikli 14 lõike 7 kohaselt teavitatakse ühele EFTA riigile tehtud erandist kõiki EFTA riike, kellel on samuti õigus seda erandit kohaldada. Käesolev otsus tuleks seega adresseerida kõikidele EFTA riikidele. Iga erandi ja sellega seotud tingimuste kirjeldus peaks olema selline, et muud EFTA riigid saaksid seda meedet rakendada, kui nad on samas olukorras, ilma järelevalveametilt täiendavat heakskiitu taotlemata. EFTA riigid peaksid siiski erandite kohaldamisest teatama, kuna selle mõju võib ulatuda väljapoole asjaomast riiki.

Käesoleva otsusega ettenähtud meetmed on kooskõlas EFTA transpordikomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

1. Norra võib teha erandi määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.905.SFI nõuetest, nagu on kirjeldatud käesoleva otsuse lisas, kui on täidetud käesoleva otsuse lisa punktis 4 esitatud tingimused.

2. Kõigil EFTA riikidel on õigus rakendada sama meedet, nagu on kirjeldatud käesoleva otsuse lisas. EFTA riigid teavitavad sellest järelevalveametit, lennundusohutusametit ja oma riigi lennuametit.

3. Käesolev otsus on adresseeritud EFTA riikidele. Autentne on selle ingliskeelne versioon.

4. Käesolev otsus tehakse teatavaks Norrale, Islandile ja Liechtensteinile.

Brüssel, 25. mai 2020

EFTA järelevalveameti nimel delegeeritud otsuse nr 103/13/COL alusel

vastutav kolleegiumi liige
Högni KRISTJÁNSSON

allkirjastab õigus- ja täitevasjade direktorina
Carsten ZATSCHLER

LISA

EFTA riikide suhtes kohaldatav erand määrusest (EL) nr 1178/2011 seoses lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori õiguste ja tingimustega

1. **Taotluse kirjeldus**

Määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa punktis FCL.905.SFI on sätestatud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) õigused ja selle kohaselt ei ole lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoril (SFI) lubatud koolitada lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) tunnistuse taotlejaid. FCL-osas antakse kõnealuse koolituse läbiviimise õigus üksnes tüübipädevuse instruktori (TRI) tunnistuse omanikele juhul, kui neil on vähemalt kolmeaastane tüübipädevuse instruktorina töötamise kogemus.

Norra valitsus teavitas 11. juuli 2019. aasta kirjaga (dokument nr 1080642) järelevalveametit oma kavatsusest teha erand I lisa punkti FCL.905.SFI nõuetest. Norra valitsus teavitas Euroopa Lennundusohutusametit (edaspidi „lennundusohutusamet“) 20. augusti 2019. aasta kirjaga (dokument nr 1084282).

Norra tegi ettepaneku anda lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoritele (SFI) õigus koolitada lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) tunnistuse taotlejaid, ilma et nad vastaksid nõudele, mille kohaselt peab neil olema vähemalt kolmeaastane tüübipädevuse instruktorina (TRI) töötamise kogemus.

2. **Taotluse analüüs**

2.1. *Vajalikkus*

Norra teatel ei võimalda määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.905.SFI praegune sõnastus lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoril (SFI) koolitada lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) tunnistuse taotlejaid. FCL-osa kohaselt on õigus anda kõnealust koolitust ainult tüübipädevuse instruktori (TRI) tunnistuse omanikel, kellel on vähemalt kolmeaastane tüübipädevuse instruktorina (TRI) töötamise kogemus. Norras ei vasta paljud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite (SFI) kursustel õpetavad lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorid (SFI) nõudele, mille kohaselt neil peab olema kolmeaastane tüübipädevuse instruktorina (TRI) töötamise kogemus. Seetõttu ei saa need lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorid (SFI) enam töötada lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) kursuste juhendajana. Lisaks ei vasta paljud praegu tegutsevatest lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorid (SFI) tüübipädevuse instruktorile (TRI) kehtestatud nõuetele meditsiinilistel põhjustel.

Olukorra analüüsides jõudis Norra järeldusele, et tal ei ole piisavalt tüübipädevuse instruktoreid (TRI), kes õpetaksid välja küllaldasel arvul lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) tunnistuse taotlejaid ja suudaksid rahuldada lennundussektori koolitusvajadust. Seega kui erandit ei võimaldata, tekib tulevikus puudus kõnealust õpet andvatest kvalifitseeritud instruktoritest, mis põhjustaks pilootide koolituses probleeme eelkõige ettevõtete õhusõidukite puhul.

2.2. *Ohutustaseme samaväärsus*

Norra tegi ettepaneku lubada lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoritel (SFI), kellel puudub vähemalt kolmeaastane kogemus tüübipädevuse instruktorina (TRI), koolitada lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) tunnistuse taotlejaid. Eespool osutatud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoritel (SFI) peab olema vähemalt kolmeaastane kogemus lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina (SFI), nad peavad olema läbinud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) kahepäevase juhendamiskursuse, mille on läbi viinud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite (SFI) juhendaja, ning olema seejärel atesteeritud. Lisaks tegi Norra ettepaneku kehtestada nõude, et kõnealused lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorid (SFI) läbiksid lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) õiguse säilitamiseks lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) koolituskursuse käigus atesteerimise.

Lennundusohutusamet nõustus Norra hinnanguga, et kavandatava erandiga – soovitatud täiendava koolituse ja kontrolli nõuetega – saavutatakse ohutustase, mis on võrdne ühiste lennundusohutuseeskirjade kohaldamisel saavutatavaga.

3. **Erandi kirjeldus**

Norra võib erandina määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa punktist FCL.905.SFI anda õiguse koolitada lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) tunnistuse taotlejaid sellistele lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoritele (SFI), kes ei vasta nõudele omada vähemalt kolmeaastast kogemust tüübipädevuse instruktorina (TRI).

4. **Erandi kohaldamise tingimused**

Eespool osutatud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoritel (SFI) peab olema vähemalt kolmeaastane kogemus lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina, nad peavad olema läbinud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori (SFI) kahepäevase juhendamiskursuse, mille on läbi viinud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite (SFI) juhendaja, ning olema seejärel atesteeritud.

5. **Erandi üldine kohaldatavus**

Kui punktis 4 kirjeldatud tingimused on täidetud, võivad kõnealust erandit kohaldada kõik EFTA riigid.