

III

(Други актове)

ЕВРОПЕЙСКО ИКОНОМИЧЕСКО ПРОСТРАНСТВО

РЕШЕНИЕ НА НАДЗОРНИЯ ОРГАН НА ЕАСТ

№ 303/14/COL

от 15 юли 2014 година

за разрешаване на Норвегия да прилага дерогация от някои общи правила за авиационна безопасност в съответствие с член 14, параграф 6 от акта, посочен в точка 66н от приложение XIII към Споразумението за Европейското икономическо пространство (Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО, както е изменен) [2015/1945]

НАДЗОРНИЯТ ОРГАН НА ЕАСТ,

като взе предвид член 14, параграфи 6 и 7 от акта, посочен в точка 66н от приложение XIII към Споразумението за ЕИП, адаптиран с Решение на Съвместния комитет на ЕИП № 163/2011 от 19 декември 2011 г.,

Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО, както е изменен;

и точка FCL.740.A от приложение I към акта, посочен в точка 66нд от приложение XIII към Споразумението за ЕИП, адаптиран с Решение на Съвместния комитет на ЕИП № 146/2013 от 15 юли 2013 г.,

Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, както е изменен;

адаптирани към Споразумението за ЕИП с Протокол 1 към него,

като взе предвид становището на Транспортния комитет на ЕАСТ от 28 март 2014 г.,

като се има предвид, че:

- (1) Норвегия поиска разрешение да прилага дерогация от общите правила за авиационна безопасност, съдържащи се в правилата за изпълнение на Регламент (ЕС) № 216/2008.
- (2) В съответствие с член 14, параграф 7 от посочения регламент, както беше адаптиран, Надзорният орган на ЕАСТ оцени необходимостта от поисканата дерогация и свързаното с нея равнище на защита въз основа на препоръка от Европейската агенция за авиационна безопасност. Органът стига до заключението, че дерогацията ще доведе до равнище на защита, равностойно на защитата, произтичаща от прилагането на общите правила за авиационна безопасност, при условие че са изпълнени някои условия. Оценка на дерогацията и условията, свързани с нейното прилагане, са описани в приложението към настоящото решение за разрешение на дерогацията.
- (3) В съответствие с член 14, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 216/2008, както беше адаптиран, за всяка дерогация, предоставена на държава членка, трябва да бъдат уведомени всички държави членки, които също следва да имат право да прилагат тази дерогация.

- (4) В съответствие с член 1 от Решение на Съвместния комитет на ЕИП № 163/2011 от 19 декември 2011 г. и точка 3, букви а) и д) от приложението към него понятието „държава(и) членка(и)“ включва в допълнение към определението, дадено в регламента, държавите от ЕАСТ и Европейската комисия изпраща информацията относно това решение, получена от Надзорния орган на ЕАСТ, на държавите — членки на ЕС.
- (5) Следователно уведомление за решението трябва да бъде изпратено до всички държави от ЕАСТ и до Европейската комисия, която уведомява държавите — членки на ЕС.
- (6) Описанието на дерогацията, както и условията, свързани с нея, трябва да са такива, че да позволяват на други държави членки по смисъла на Регламент (ЕО) № 216/2008, както беше адаптиран, да прилагат мярката, когато се намират в същата ситуация, без да има нужда от допълнително разрешение от Надзорния орган на ЕАСТ или съответно от Комисията. Въпреки това държавите членки по смисъла на Регламент (ЕО) № 216/2008, както беше адаптиран, следва да изпратят уведомление за прилагането на дерогациите, тъй като техният ефект може да излезе извън границите на дадената държава.
- (7) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Транспортния комитет на ЕАСТ,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Норвегия може да приложи дерогация по отношение на изискванията в точка FCL.740.A от приложение I (част FCL) от Регламент (ЕС) № 1178/2011, както е изменен, както е посочено в приложението към настоящото решение.

Член 2

Всички държави членки по смисъла на Регламент (ЕО) № 216/2008, както беше адаптиран, имат право да прилагат същите мерки, посочени в член 1, както е посочено в приложението към настоящото решение, и за тях се прилага задължението за уведомяване по член 14, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 216/2008, както беше адаптиран.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Норвегия. Текстът на английски език е автентичен.

Член 4

Настоящото решение е предмет на уведомяване до Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Европейската комисия.

Съставено в Брюксел на 15 юли 2014 година.

За Надзорния орган на ЕАСТ

Helga JÓNSDÓTTIR

Член на колегията

Xavier LEWIS

Директор

ПРИЛОЖЕНИЕ

ДЕРОГАЦИЯ НА КРАЛСТВО НОРВЕГИЯ ОТ РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1178/2011 НА КОМИСИЯТА ⁽¹⁾ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ОПРЕДЕЛЕНО ПОЛЕТНО ВРЕМЕ ЗА НЯКОИ КВАЛИФИКАЦИОННИ КЛАСОВЕ

1. ОПИСАНИЕ НА ИСКАНЕТО

В точка FCL.740.A, буква б) от приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011 се посочва:

„б) Потвърждаването на валидността на квалификационни класове за клас еднопилотни едновидвателни въздухоплавателни средства.

(1) Квалификационни класове за клас едновидвателни самолети с бутален двигател и квалификационни класове за клас TMG. За потвърждаване на валидността на квалификационни класове за клас еднопилотни едновидвателни самолети с бутален двигател или на квалификационни класове за клас TMG кандидатът трябва:

i) в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответния квалификационен клас, да премине проверка на професионалната подготовка с изпитващ на съответния клас, съгласно допълнение 9 към настоящата част; или

ii) в рамките на 12 месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответния квалификационен клас, да пролети 12 часа полетно време на съответния клас, в т.ч.:

— 6 часа като командир на полет,

— 12 излитания и 12 кацания, и

— опреснително обучение с продължителност поне 1 час полетно време с полетен инструктор (FI) или инструктор за обучение за квалификационен клас за клас (CRI). Кандидатите могат да бъдат освободени от това опреснително обучение, ако са преминали проверка на професионалната подготовка за квалификационен клас за клас или тип, проверка на уменията или оценка на компетентността за който и да е друг клас или тип самолет.

(2) Когато кандидатите притежават квалификационен клас едновременно и за клас едновидвателни самолети с бутален двигател, кацащи на твърда повърхност, и за клас TMG, те могат да изпълнят изискванията, посочени в точка 1, за един от двата класа или за съчетание от тях и да получат потвърждаване на валидността на квалификационните класове за двата класа.

(3) Еднопилотни едновидвателни турбовитлови самолети. За потвърждаване на валидността на квалификационни класове за клас едновидвателни турбовитлови самолети кандидатите трябва да преминат проверка на професионалната подготовка с изпитващ на съответния клас, съгласно допълнение 9 към настоящата част, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответния квалификационен клас.“

С писмо от 6 декември 2013 г. правителството на Кралство Норвегия (наричано по-нататък „Норвегия“) уведоми Надзорния орган на ЕАСТ (наричан по-нататък „Органът“) и Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-нататък „Агенцията“) за намерението си да предостави дерогация от тази разпоредба на Регламент (ЕС) № 1178/2011 въз основа на член 14, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 216/2008, както е изменен ⁽²⁾.

2. ОЦЕНКА НА ИСКАНЕТО

2.1. **Необходимост**

Органът счита за уместно да разреши взаимното признаване на част от посоченото полетно време в самолети, които попадат в квалификационните класове за еднопилотни едновидвателни самолети с бутален двигател (SEP), кацащи на твърда повърхност и кацащи на водна повърхност, за потвърждаване на валидността на двата квалификационни класа „въз основа на опит“. В Регламент (ЕС) № 1178/2011 тази ситуация не е засегната и не се предоставя яснота за пилотите на самолети-амфибия, което създава ненужна тежест за притежателите на лицензи.

2.2. **Равностойност на равнището на защита**

Норвегия посочи следните причини за необходимостта да приложи дерогация от въпросното правило. За управлението на едновидвателни самолети с бутален двигател се изисква пилотът да има валидна (за SEP) квалификация за клас в своето свидетелство по част FCL. В част FCL се предвиждат разпоредби за две квалификации за клас за SEP: квалификация за SEP (за кацане на твърда повърхност) за самолети, проектирани за кацане на земя

⁽¹⁾ Акът, посочен в точка 6бнд от приложение XIII към Споразумението за ЕИП (Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, както е изменен), адаптиран към Споразумението за ЕИП с Протокол 1 към него.

⁽²⁾ Акът, посочен в точка 6бн от приложение XIII към Споразумението за ЕИП (Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО, както е изменен), адаптиран към Споразумението за ЕИП с Протокол 1 към него.

(на колеба или на ски) и квалификация за SEP (за кацане на водна повърхност) за хидроплани (с фюзелаж или плувци). В част FCL не се съдържат специални разпоредби за самолетите-амфибия (които в процеса на полета могат да сменят конфигурацията за полети от твърда или водна повърхност). Освен това пилотите, които желаят да получат потвърждение на своите права за квалификациите за клас за SEP, трябва да спазват точка FCL.740.A, буква б) от приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

В допълнение Норвегия твърди, че вече е прието самолетите-амфибия да могат да се използват за потвърждаване на валидността на двете квалификации, като се управляват съответно като самолети, проектирани за кацане на земя, и като хидроплани, с цел да бъдат удовлетворени изискванията. За самолетите-амфибия характеристиките на самолета за полетни часове по маршрута са идентични. Разликите са само по отношение на фазите на рулиране, излитане и кацане/слизване на пътниците. В разпоредбите в точка FCL.740.A, буква б), точка 2 вече се приема, че опитът, придобит в самолети в клас SEP (кацащи на твърда повърхност) или в клас TMG, може да бъде използван за получаване на потвърждаване на валидността на квалификациите и за двата класа — SEP и TMG. Изискванията трябва да отрязват приликите и разликите между класовете.

След като разгледа искането за дерогация, Агенцията заключи, че изискването пилот, който притежава двете квалификации за клас, да изпълнява всички изисквания по отношение на летателния опит, посочени в точка FCL.740.A, буква б), както за самолети, проектирани за кацане на земя, така и за хидроплани, не е необходимо и създава неразумна тежест за притежателя на лиценза.

Освен това Агенцията отбеляза, че в рамките на продължаващата задача за изготвяне на правила FCL.002 вече има предложение за изменение на разпоредбата в точка FCL.740.A, буква б), с цел да бъдат включени разпоредби за получаване на потвърждаване на валидността въз основа на опита за пилоти, притежаващи едновременно квалификация за клас за SEP (кацане на твърда повърхност) и за SEP (кацане на водна повърхност).

Съответно Агенцията заключи в своите препоръки във връзка с прилагането на член 14, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 216/2008, че норвежкото предложение ще гарантира запазването на равнището на защита.

3. ОПИСАНИЕ НА ДЕРОГАЦИЯТА

Предложението за дерогация от разпоредбите на точка FCL.740.A, буква б) от приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011 има за цел на командирите на полет да се разреши да признават часове в един клас с пет от шестте часа в другия клас.

Следователно разпоредбите в точка FCL.740.A, буква б), точка 3 от приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011 се прилагат със следната алинея:

„(3) Когато кандидатите притежават квалификационен клас едновременно за клас едновигателни самолети с бутален двигател, кацащи на твърда повърхност, и за едновигателни самолети с бутален двигател, кацащи на водна повърхност, те могат да изпълнят изискванията в точка FCL.740, буква б), точка 1, подточка ii) за получаване на потвърждение на валидността на двете квалификации за клас, като пролетят, в рамките на 12 месеца пред изтичането на квалификациите, 12 часа полетно време в едновигателни самолети с бутален двигател, в това число:

- 6 часа като командир на полет в едновигателни самолети с бутален двигател, от които поне 1 час трябва да бъде в самолет, проектиран за кацане на земя, или в самолет-амфибия, управляван като самолет, проектиран за кацане на земя, и поне 1 час трябва да бъде в хидроплан или в самолет-амфибия, управляван като хидроплан; и
- 12 излитания и 12 кацания на твърда повърхност и 12 излитания и 12 кацания на водна повърхност; и
- тренировъчен полет с продължителност от поне 1 час полетно време с полетен инструктор (FI) или инструктор за обучение за квалификация за клас (CRI). Този тренировъчен полет може да се проведе в едновигателен самолет с бутален двигател, хидроплан или самолет-амфибия. Кандидатите се освобождават от този полет, ако са преминали успешно проверка на професионалната подготовка за квалификация за клас или квалификация за тип или проверка на уменията или оценка на компетентността в който и да било друг клас или тип самолет.“

4. УСЛОВИЯ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА ДЕРОГАЦИЯТА

Настоящата дерогация се прилага за притежателите на лицензи, издадени в съответствие с приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

5. ОБЩА ПРИЛОЖИМОСТ НА ДЕРОГАЦИЯТА

Всички държави от ЕАСТ могат да прилагат тази дерогация, при условие че са изпълнени условията в точка 4.