

III

(Sonstige Rechtsakte)

EUROPÄISCHER WIRTSCHAFTSRAUM

ENTSCHEIDUNG DER EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE

Nr. 303/14/COL

vom 15. Juli 2014

zur Ermächtigung Norwegens, von bestimmten gemeinsamen Vorschriften für die Flugsicherheit gemäß Artikel 14 Absatz 6 des in Anhang XIII Nummer 66n des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum genannten Rechtsakts (Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, in der geänderten Fassung) abzuweichen [2015/1945]

DIE EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE —

gestützt auf Artikel 14 Absätze 6 und 7 des in Anhang XIII Nummer 66n des EWR-Abkommens genannten Rechtsakts, in der durch den Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 163/2011 vom 19. Dezember 2011 angepassten Fassung,

Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, in der geänderten Fassung;

und auf Anhang I FCL.740.A des in Anhang XIII Nummer 66ne des EWR-Abkommens genannten Rechtsakts, in der durch den Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 146/2013 vom 15. Juli 2013 angepassten Fassung,

Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, in der geänderten Fassung;

beide in der durch das Protokoll 1 zum EWR-Abkommen angepassten Fassung,

gestützt auf die Stellungnahme des EFTA-Verkehrsausschusses vom 28. März 2014,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Norwegen hat die Anwendung einer Abweichung von den gemeinsamen Vorschriften für die Flugsicherheit, die in den Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 216/2008 enthalten sind, beantragt.
- (2) Gemäß Artikel 14 Absatz 7 der genannten Verordnung in der angepassten Fassung hat die EFTA-Überwachungsbehörde auf der Grundlage der Empfehlung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit bewertet, ob die beantragte Abweichung notwendig ist und welches Schutzniveau sich daraus ergibt. Die Überwachungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass bei der Abweichung ein Schutzniveau gewährleistet würde, das dem durch die Anwendung der gemeinsamen Vorschriften für die Flugsicherheit erreichten Schutzniveau gleichwertig ist, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Die Bewertung der Abweichung und die mit ihrer Anwendung verknüpften Bedingungen sind im Anhang dieser Entscheidung zur Genehmigung der Abweichung beschrieben.
- (3) Gemäß Artikel 14 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der angepassten Fassung ist die einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung einer Abweichung allen Mitgliedstaaten mitzuteilen, die dann ebenfalls zur Anwendung der betreffenden Abweichung berechtigt sind.

- (4) Gemäß Artikel 1 des Beschlusses des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 163/2011 vom 19. Dezember 2011 und Nummer 3 Buchstaben a und e seines Anhangs bezeichnet der Ausdruck „Mitgliedstaat(en)“ neben seiner Bedeutung in der Verordnung auch die EFTA-Staaten und ferner übermittelt die Europäische Kommission die von der EFTA-Überwachungsbehörde erhaltenen Informationen über eine solche Entscheidung den EU-Mitgliedstaaten.
- (5) Die vorliegende Entscheidung ist daher allen EFTA-Staaten sowie der Europäischen Kommission zur Übermittlung an die EU-Mitgliedstaaten mitzuteilen.
- (6) Die Beschreibung der Abweichung sowie der damit verknüpften Bedingungen sollte es anderen Mitgliedstaaten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der angepassten Fassung ermöglichen, in der gleichen Situation die betreffende Maßnahme ebenfalls anzuwenden, ohne dass eine weitere Genehmigung der EFTA-Überwachungsbehörde oder der Kommission notwendig wäre. Dennoch sollten die Mitgliedstaaten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der angepassten Fassung die Anwendung von Abweichungen mitteilen, da sie außerhalb des betreffenden Mitgliedstaats Auswirkungen haben können.
- (7) Die in dieser Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des EFTA-Verkehrsausschusses —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Norwegen kann wie im Anhang dieser Entscheidung beschrieben von den Anforderungen in Anhang I (Teil-FCL) FCL.740.A der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 in der geänderten Fassung abweichen.

Artikel 2

Alle Mitgliedstaaten sind im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der angepassten Fassung zur Anwendung der gleichen, in Artikel 1 genannten und im Anhang dieser Entscheidung beschriebenen Maßnahmen berechtigt und unterliegen der Mitteilungspflicht gemäß Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der angepassten Fassung.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an Norwegen gerichtet. Nur der englische Wortlaut ist verbindlich.

Artikel 4

Diese Entscheidung wird Island, Liechtenstein, Norwegen und der Europäischen Kommission mitgeteilt.

Brüssel, den 15. Juli 2014

Für die EFTA-Überwachungsbehörde

Helga JÓNSDÓTTIR
Mitglied des Kollegiums

Xavier LEWIS
Direktor

ANHANG

**ABWEICHUNG DES KÖNIGREICHS NORWEGEN VON DER VERORDNUNG (EU) Nr. 1178/2011⁽¹⁾
DER KOMMISSION IN BEZUG AUF VORGESCHRIEBENE FLUGSTUNDEN FÜR BESTIMMTE
KLASSENBERECHTIGUNGEN**

1. BESCHREIBUNG DES ANTRAGS

Anhang I (Teil-FCL) FCL.740.A Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 lautet:

„b) Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit einem Piloten.

- (1) *Klassenberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und TMG-Berechtigungen.* Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen und Musterberechtigungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk mit einem Piloten und TMG-Berechtigungen muss der Bewerber:
 - i) innerhalb von 3 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung in der betreffenden Klasse gemäß Anlage 9 dieses Teils bei einem Prüfer absolvieren oder
 - ii) innerhalb von 12 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung 12 Flugstunden in der betreffenden Klasse absolvieren, die Folgendes umfassen:
 - 6 Stunden als PIC,
 - 12 Starts und 12 Landungen sowie
 - einen Schulungsflug von mindestens 1 Stunde Dauer mit einem Fluglehrer (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigungen (CRI). Bewerbern wird dieser Flug erlassen, wenn sie eine Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung oder eine praktische Prüfung in einer anderen Flugzeugklasse oder einem anderen Flugzeugmuster absolviert haben.
- (2) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer TMG-Berechtigung sind, können sie die Anforderungen von Absatz 1 in einer der beiden Klassen erfüllen und eine Verlängerung für beide Berechtigungen erhalten.
- (3) *Einmotorige Turboprop-Flugzeuge mit einem Piloten.* Für die Verlängerung von Klassenberechtigungen für einmotorige PTL-Flugzeuge müssen Bewerber innerhalb der letzten 3 Monate vor dem Ablaufdatum der Berechtigung eine Befähigungsüberprüfung auf der betreffenden Klasse gemäß Anlage 9 dieses Teils bei einem Prüfer ablegen.“

Mit Schreiben vom 6. Dezember 2013 hat die Regierung des Königreichs Norwegen (im Folgenden „Norwegen“) der EFTA-Überwachungsbehörde (im Folgenden „Überwachungsbehörde“) und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“) ihre Absicht mitgeteilt, auf der Grundlage des Artikels 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung⁽²⁾ von dieser Bestimmung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 abzuweichen.

2. BEWERTUNG DES ANTRAGS

2.1. **Notwendigkeit**

Die Überwachungsbehörde hält es für angemessen, die Quer-Anrechnung eines Teils der vorgeschriebenen Flugzeit in Flugzeugen, die unter die Klassenberechtigungen für einmotorige Land- und Wasserflugzeuge mit Kolbentriebwerk („SEP“) fallen, für die Verlängerung beider Berechtigungen „aufgrund von Erfahrung“ zu gestatten. In der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wird diese Situation nicht behandelt, noch wird Klarheit für Piloten von Amphibienflugzeugen geschaffen, wodurch eine unnötige Belastung für Lizenzinhaber entsteht.

2.2. **Gleichwertigkeit des Schutzniveaus**

Norwegen begründete die Notwendigkeit einer Abweichung von der betreffenden Bestimmung wie folgt: Zum Fliegen eines einmotorigen Flugzeugs mit Kolbentriebwerk müssen die Piloten Inhaber einer gültigen (SEP-) Klassenberechtigung sein, die in ihrer Teil-FCL-Lizenz enthalten ist. Teil-FCL enthält Bestimmungen zu zwei SEP-Klassenberechtigungen: die SEP-Berechtigung für Landflugzeuge (mit Radfahrwerk oder Skifahrwerk) und die SEP-Berechtigung für Wasserflugzeuge (mit Schiffskörper oder Auftriebskörper). Teil-FCL enthält keine spezifische

⁽¹⁾ Der in Anhang XIII Nummer 66ne des EWR-Abkommens genannte Rechtsakt (Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, in der geänderten Fassung) in der durch das Protokoll 1 zum EWR-Abkommen angepassten Fassung.

⁽²⁾ Der in Anhang XIII Nummer 66n des EWR-Abkommens genannte Rechtsakt (Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, in der geänderten Fassung) in der durch das Protokoll 1 zum EWR-Abkommen angepassten Fassung.

Bestimmung zu Amphibienflugzeugen, deren Konfiguration für den Einsatz auf Land oder auf Wasser während des Fluges geändert werden kann. Zudem müssen Piloten, die ihre mit der SEP-Klassenberechtigung verbundenen Rechte verlängern möchten, die Anforderungen gemäß Anhang I (Teil-FCL) FCL.740.A Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erfüllen.

Norwegen brachte weiter vor, dass der Einsatz von Amphibienflugzeugen bereits für die Verlängerung beider Berechtigungen akzeptiert wird, indem sie je nach Anforderung entweder als Landflugzeug oder als Wasserflugzeug betrieben werden. Bei Amphibienflugzeugen sind die Flugzeugmerkmale auf der Strecke während der Flugstunden identisch. Unterschiede treten lediglich in den Roll-, Start- und Landphasen auf. Gemäß FCL.740.A Buchstabe b Absatz 2 werden Erfahrungen, die in Flugzeugen der SEP-(Land-)Klasse oder der TMG-Klasse gesammelt wurden, für die Verlängerungen beider Klassenberechtigungen (SEP und TMG) anerkannt. Die Anforderungen sollten die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den beiden Klassen widerspiegeln.

Die Agentur gelangte nach Prüfung des Antrags auf Abweichung zu dem Schluss, dass es nicht notwendig ist, von einem Piloten, der beide Klassenberechtigungen besitzt, zu verlangen, sowohl in Landflugzeugen als auch in Wasserflugzeugen sämtliche in FCL.740.A Buchstabe b genannten Flugerfahrungsanforderungen zu erfüllen, und dass dies eine unzumutbare Belastung für Lizenzinhaber darstellt.

Ferner stellte die Agentur fest, dass im Rahmen der laufenden Regelungsaufgabe FCL.002 bereits vorgeschlagen wurde, FCL.740.A Buchstabe b zu ändern, um Bestimmungen zur Verlängerung aufgrund von Erfahrung für Piloten, die eine Berechtigung sowohl für SEP-Landfahrzeuge als auch für SEP-Wasserfahrzeuge besitzen, aufzunehmen.

Die Agentur gelangte in ihrer Empfehlung über die Anwendung des Artikels 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 daher zu dem Schluss, dass das Schutzniveau bei dem norwegischen Vorschlag gewährleistet bleibt.

3. BESCHREIBUNG DER ABWEICHUNG

Die beantragte Abweichung von Anhang I (Teil-FCL) FCL.740.A Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 soll ermöglichen, dass verantwortlichen Piloten Flugstunden in der einen Klasse als fünf der sechs Flugstunden in der anderen Klasse angerechnet werden.

Die Bestimmungen in Anhang I (Teil-FCL) FCL.740.A Buchstabe b Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 werden daher durch folgenden Unterabsatz ergänzt:

- „(3) Wenn Bewerber Inhaber sowohl einer Klassenberechtigung für einmotorige Landflugzeuge mit Kolbenmotor als auch einer Klassenberechtigung für einmotorige Wasserflugzeuge mit Kolbenmotor sind, können sie die Anforderungen von FCL.740 Buchstabe b Absatz 1 Ziffer ii für die Verlängerungen beider Berechtigungen erfüllen, wenn sie innerhalb von 12 Monaten vor dem Ablaufdatum der Berechtigung 12 Flugstunden in einem einmotorigen Flugzeug mit Kolbenantrieb absolvieren, die Folgendes umfassen:
- 6 Stunden als verantwortlicher Pilot (PIC) in einmotorigen Flugzeugen mit Kolbenmotor, davon mindestens 1 Stunde in einem Landflugzeug oder in einem als Landflugzeug betriebenen Amphibienflugzeug und mindestens 1 Stunde in einem Wasserflugzeug oder in einem als Wasserflugzeug betriebenen Amphibienflugzeug, und
 - 12 Starts und Landungen auf Land und 12 Starts und Landungen im Wasser und
 - einen Schulungsflug von mindestens 1 Stunde Dauer mit einem Fluglehrer (FI) oder einem Lehrberechtigten für Klassenberechtigungen (CRI). Der Schulungsflug kann in einem einmotorigen Flugzeug mit Kolbenmotor, einem Wasserflugzeug oder einem Amphibienflugzeug absolviert werden. Bewerber wird dieser Flug erlassen, wenn sie eine Befähigungsüberprüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung, eine praktische Prüfung oder eine Kompetenzbeurteilung in einer anderen Flugzeugklasse oder einem anderen Flugzeugmuster bestanden haben.“

4. MIT DER ANWENDUNG DER ABWEICHUNG VERKNÜPFTE BEDINGUNGEN

Diese Abweichung gilt für Inhaber von gemäß Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Lizenzen.

5. ALLGEMEINE ANWENDBARKEIT DER ABWEICHUNG

Alle EFTA-Staaten können die Abweichung anwenden, sofern die Voraussetzungen nach Nummer 4 erfüllt sind.
