

DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA**NR 545/14/COL****z dnia 8 grudnia 2014 r.**

udzielająca Islandii zezwolenia na odstępstwo od pewnych wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z art. 14 ust. 6 aktu, do którego następuje odniesienie w pkt 66n załącznika XIII do Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE ze zmianami), oraz uchylająca decyzję Kolegium 362/14/COL z dnia 14 września 2014 r. [2015/1946]

URZĄD NADZORU EFTA,

uwzględniając art. 14 ust. 6 i 7 aktu, do którego następuje odniesienie w pkt 66n załącznika XIII do Porozumienia EOG, dostosowanego decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 163/2011 z dnia 19 grudnia 2011 r.,

rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE ze zmianami,

oraz art. CAT.POL.A.210 lit.b) pkt 2, lit. b) pkt 4 i lit. b) pkt 5 załącznika IV aktu, do którego następuje odniesienie w pkt 66nf załącznika XIII do Porozumienia EOG dostosowanego decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 147/2013 z dnia 15 lipca 2013 r.,

rozporządzenie (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 ze zmianami;

dostosowane do Porozumienia EOG Protokołem 1 do tego Porozumienia,

uwzględniając opinię Komitetu EFTA ds. Transportu wydaną dnia 3 września 2014 r.,

mając na uwadze, co następuje:

- (1) Islandia zwróciła się o zastosowanie pewnego odstępstwa od wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego zawartych w przepisach wykonawczych do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (2) Zgodnie z art. 14 ust. 7 tego rozporządzenia, wraz ze zmianami, Urząd Nadzoru EFTA dokonał oceny konieczności zastosowania przedmiotowego odstępstwa i wynikającego z niego poziomu ochrony na podstawie zaleceń Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego wydanych dnia 17 czerwca 2011 r., 31 lipca 2014 r. i 12 listopada 2014 r. Urząd stwierdza, że ta zmiana zapewni poziom ochrony równoważny poziomowi ochrony osiąganemu dzięki stosowaniu wspólnych zasad bezpieczeństwa lotniczego, o ile spełnione zostaną pewne warunki.
- (3) Zgodnie z art. 14 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 ze zmianami Urząd Nadzoru EFTA przekazuje informację o przyjętej decyzji wszystkim państwom EFTA, które także mają prawo do zastosowania odstępstwa.
- (4) Zgodnie z art. 14 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 ze zmianami kiedy Komisja Europejska i Urząd Nadzoru EFTA wymieniają informacje na temat decyzji podjętej na podstawie art. 14 ust. 7, Komisja Europejska przekazuje informacje uzyskane od Urzędu Nadzoru EFTA państwom członkowskim UE, natomiast Urząd Nadzoru EFTA przekazuje informacje uzyskane od Komisji Europejskiej państwom EFTA.
- (5) Opis odstępstwa, jak również warunki jego stosowania powinny być sformułowane w taki sposób, aby umożliwiać innym państwom EFTA zastosowanie tego środka, kiedy znajdują się w tej samej sytuacji, bez konieczności zwracania się o udzielenie zezwolenia do Urzędu Nadzoru EFTA. Państwa EFTA powinny jednak poinformować o zastosowaniu odstępstw, ponieważ mogą one mieć skutki wykraczające poza terytorium danego państwa.

(6) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu EFTA ds. Transportu.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Decyzja nr 362/14/COL traci moc w skutek niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Islandia może odstąpić od wymagań określonych w art. CAT.POL.A.210 lit.b) pkt 2, lit.b) pkt 4 i lit. b) pkt 5 załącznika IV rozporządzenia (UE) nr 965/2012, jak określono w załączniku do niniejszej decyzji, jeżeli zostaną spełnione warunki określone w sekcji drugiej załącznika do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Wszystkie państwa EFTA mają prawo stosować środki, o których mowa w art. 2, jak określono w załączniku do niniejszej decyzji, przy uwzględnieniu obowiązku powiadomienia określonego w art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 ze zmianami.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja jest skierowana do Islandii. Jest autentyczna w języku angielskim.

Artykuł 5

O decyzji powiadamia się Islandię, Liechtenstein, Norwegię i Komisję Europejską.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 grudnia 2014 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Helga JÓNSDÓTTIR

Członkini Kolegium

Xavier LEWIS

Dyrektor

—

ZAŁĄCZNIK

ODSTĘPSTWO ISLANDII OD ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (UE) NR 965/2012 W ODNIESIENIU DO ZACHOWANIA PRZEWYŻSZENIA NAD PRZESZKODAMI PO STARCIE NA LOTNISKU W ÍSAFJÖRÐUR W ISLANDII (BIIS)

1. OPIS ODSTĘPSTWA

Islandia może, na zasadzie odstępstwa od art. CAT.POL.A.210 „Zachowanie przewyższenia nad przeszkodami po starcie” lit. b) pkt 2, lit. b) pkt 4 i lit. b) pkt 5 załącznika IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012⁽¹⁾ ze zmianami zezwolić przewoźnikowi lotniczemu Air Iceland (Flugfélag Íslands) na stosowanie przez jego samoloty F50 oraz Dash 8 kąta przechylenia 25 stopni na wysokości 100 stóp na lotnisku w Ísafjörður w Islandii (BIIS), aby przestrzegać wymagań dotyczących zachowania przewyższenia nad przeszkodami po starcie określonych w art. CAT.POL.A.210 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

2. WARUNKI DOŁĄCZONE DO STOSOWANIA ODSTĘPSTWA

Stosowanie odstępstwa ogranicza się do warunków operacyjnych na lotnisku w Ísafjörður w Islandii (BIIS) w zakresie kryteriów minimów pogodowych dotyczących wysokości podstawy chmur i widzialności oraz kryteriów dotyczących wiatru i zanieczyszczonej drogi startowej opisanych w operacyjnym sprawozdaniu z oceny Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 17 czerwca 2011 r.

Odstępstwo to stosuje się do przewoźnika lotniczego Air Iceland (Flugfélag Íslands) na podstawie dodatkowych środków przyjętych przez tego przewoźnika, aby osiągnąć poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi bezpieczeństwa osiąganemu dzięki stosowaniu się do wspólnych wymagań technicznych i przestrzeganiu procedur administracyjnych określonych w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 ze zmianami. Te dodatkowe środki dotyczą osiągnięć statku powietrznego, wyboru i szkoleń członków załogi, kwalifikacji i okresu ważności kompetencji członków załogi, ograniczeń w zakresie wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) statków powietrznych, systemu jakości i systemu zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika lotniczego oraz dodatkowych procedur działania i elektronicznych odpraw załogi przed lotami na BIIS. Środki te opisano w operacyjnym sprawozdaniu z oceny Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, o którym mowa powyżej.

⁽¹⁾ Akt, o którym mowa w pkt 66nf załącznika XIII do Porozumienia EOG, dostosowanego decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 147/2013 z dnia 15 lipca 2013 r. (rozporządzenie (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008), zmieniony rozporządzeniem (UE) nr 800/2013 z dnia 14 sierpnia 2013 r. i rozporządzeniem (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r., dostosowany do Porozumienia EOG Protokołem 1 do tego Porozumienia („rozporządzenie (UE) nr 965/2012”).