

III

(Otros actos)

ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

N.º 339/15/COL

de 16 de septiembre de 2015

por la que se autoriza a Noruega a acogerse a una excepción respecto de determinadas normas comunes de seguridad aérea de conformidad con el artículo 14, apartado 6, del acto mencionado en el punto 66n del anexo XIII del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo [Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE, en su versión modificada] [2016/1812]

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC,

Visto el artículo 14, apartados 6 y 7, del acto mencionado en el punto 66n del anexo XIII del Acuerdo EEE, adaptado por la Decisión del Comité Mixto del EEE n.º 163/2011, de 19 de diciembre de 2011, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE ⁽¹⁾ [Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE ⁽²⁾, en su versión modificada],

Visto el artículo CAT.POLA.210, letra b), puntos 2, 4 y 5, del anexo IV del acto mencionado en el punto 66nf del anexo XIII del Acuerdo EEE [Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, en su versión modificada],

ambos adaptados al Acuerdo EEE por el Protocolo 1 del mismo,

Visto el dictamen del Comité de Transporte de la AELC emitido el 21 de agosto de 2015,

Considerando lo siguiente:

- (1) Noruega ha solicitado aplicar una determinada excepción a las normas comunes de seguridad aérea que figuran en las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 216/2008.
- (2) De conformidad con el artículo 14, apartado 7, de dicho Reglamento, en su versión adaptada, el Órgano de Vigilancia de la AELC ha evaluado la necesidad de la excepción solicitada y el nivel de protección que arrojaría, atendiendo a la recomendación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea de 26 de junio de 2015 (doc. n.º 762327). El Órgano de Vigilancia concluye, sobre la base de las medidas de atenuación que se describen en la notificación de Noruega, que la excepción notificada por Noruega cumple los requisitos establecidos en el artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 216/2008.
- (3) De conformidad con el artículo 14, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 216/2008, una excepción concedida a un Estado miembro se notificará a los demás Estados miembros, los cuales estarán a su vez facultados para aplicar dicha excepción.

⁽¹⁾ DO L 76 de 15.3.2012, p. 51.

⁽²⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽³⁾ DO L 296 de 25.10.2012, p. 1.

- (4) De conformidad con el artículo 1 de la Decisión n.º 163/2011 y con la adaptación (a) establecida en el punto 3 del anexo de la misma, el término «Estado(s) miembro(s)» se entenderá que incluye, además del sentido que tiene en el Reglamento, a los Estados de la AELC.
- (5) La descripción de la excepción, así como sus condiciones, deberán permitir a los demás Estados de la AELC, en el sentido del Reglamento (CE) n.º 216/2008, en su versión adaptada, aplicar dicha medida cuando se encuentren en la misma situación, sin necesidad de nueva aprobación del Órgano de Vigilancia de la AELC. No obstante, los Estados de la AELC en el sentido del Reglamento (CE) n.º 216/2008, en su versión adaptada, deberán notificar la aplicación de las excepciones al Órgano de Vigilancia de la AELC, la Agencia Europea de Seguridad Aérea y las autoridades nacionales de aviación, ya que pueden tener efectos fuera de ese Estado.
- (6) De conformidad con el artículo 1 de la Decisión n.º 163/2011, y con la adaptación (e) establecida en el punto 3 del anexo de la misma, la Comisión Europea comunicará a los Estados miembros de la UE la información sobre una decisión adoptada de conformidad con el artículo 14, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 216/2008, recibida del Órgano de Vigilancia de la AELC.
- (7) Por tanto, la presente Decisión debe notificarse a todos los Estados de la AELC y a la Comisión Europea para su comunicación a los Estados miembros de la UE.
- (8) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité de Transporte de la AELC.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Noruega podrá aprobar excepciones respecto de determinadas disposiciones de aplicación en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008, tal como se especifica en el anexo de la presente Decisión, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en la sección 2 del anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

Todos los Estados de la AELC estarán facultados para aplicar las mismas medidas a las que se refiere el artículo 1, tal y como se especifica en el anexo de la presente Decisión, y sujetos a la obligación de notificación establecida en el artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 216/2008, en su versión adaptada.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será Noruega. El texto en lengua inglesa es el único auténtico.

Artículo 4

La presente Decisión se notificará a Noruega, Islandia, Liechtenstein y la Comisión Europea.

Hecho en Bruselas, el 16 de septiembre de 2015.

Por el Órgano de Vigilancia de la AELC

Helga JÓNSDÓTTIR

Miembro del Colegio

Markus SCHNEIDER

Director en funciones

ANEXO

EXCEPCIÓN EN FAVOR DE NORUEGA RELATIVA AL REGLAMENTO (UE) N.º 965/2012 RESPECTO AL FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS EN EL DESPEGUE EN LOS AEROPUERTOS DE MO I RANA (ENRA) Y ØRSTA-VOLDA (ENOV)**1. Descripción de la excepción**

No obstante lo dispuesto en el artículo CAT.POL.A.210, letra b), puntos 2, 4 y 5 (Franqueamiento de obstáculos en el despegue), del anexo IV (Parte CAT), del Reglamento (UE) n.º 965/2012 ⁽¹⁾, en su versión modificada, Noruega podrá permitir a la compañía aérea Widerøe Flyveselskap AS aplicar ángulos de alabeo de hasta 25.º desde una altura mínima de 100 pies hasta una altura máxima de 400 pies para sus aviones Bombardier Dash 8 en sus operaciones en los aeropuertos de Mo i Rana (ENRA) y Ørsta-Volda (ENOV).

2. Condiciones a que está sujeta la aplicación de la excepción

La presente excepción se aplica a la compañía aérea Widerøe Flyveselskap AS sobre la base de las medidas adicionales aplicadas por ella para alcanzar un nivel de seguridad equivalente al conseguido mediante la aplicación de las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes establecidos en el Reglamento (UE) n.º 965/2012, en su versión modificada. Las medidas adicionales se describen en la Recomendación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 26 de junio de 2015 (doc. n.º 762327) y se refieren a: formación inicial y periódica de los pilotos, requisitos de familiarización de la tripulación, ayudas visuales para guiar los virajes e iluminación de obstáculos, restricciones por razones meteorológicas, restricciones relativas al tipo de líquido descongelante, Suplemento 47 al manual de vuelo de la aeronave ⁽²⁾ relativo a procedimientos operativos y rendimiento, utilización del reglaje único (15.º) de los flaps al despegue para evitar reglajes incorrectos, utilización del programa de análisis de datos de vuelo para controlar el ángulo inicial de alabeo en ascenso, utilización de un programa de supervisión del cumplimiento que incluya auditorías anuales del departamento de explotación y formación; por otra parte, el programa de supervisión continua de la Autoridad de Aviación Civil de Noruega tiene en cuenta los elementos atenuantes y las condiciones de aprobación de Widerøe Flyveselskap AS como compañía aérea.

⁽¹⁾ El acto mencionado en el punto 66nf del anexo XIII del Acuerdo EEE [Reglamento (UE) n.º 965/2012] tal como fue adaptado al Acuerdo EEE por su Protocolo 1.

⁽²⁾ De Havilland Inc. Dash 8, Suplemento 47 al manual de vuelo: «Operación con viraje inclinado de 25.º (para operadores noruegos únicamente)».