III

(Autres actes)

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

N° 339/15/COL

du 16 septembre 2015

autorisant la Norvège à déroger à certaines règles communes en matière de sécurité aérienne conformément à l'article 14, paragraphe 6, de l'acte visé au point 66n de l'annexe XIII de l'accord sur l'Espace économique européen [règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, tel que modifié] [2016/1812]

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE,

vu l'article 14, paragraphes 6 et 7, de l'acte visé au point 66n de l'annexe XIII de l'accord sur l'Espace économique européen (ci-après l'«accord EEE»), tel qu'adapté par la décision du Comité mixte de l'EEE n° 163/2011 du 19 décembre 2011 modifiant l'annexe XIII (Transports) de l'accord EEE ([1]) [règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ([2]), tel que modifié],

vu le point CAT.POL.A.210, points b) 2), b) 4) et b) 5), de l'annexe IV de l'acte visé au point 66nf de l'annexe XIII de l'accord EEE [règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ([3]), tel que modifié],

tous deux adaptés à l'accord EEE par le protocole 1 de celui-ci,

vu l'avis du Comité des transports de l'AELE du 21 août 2015,

considérant ce qui suit:

(1) La Norvège a sollicité l'autorisation de déroger à certaines règles communes en matière de sécurité aérienne contenues dans les règles de mise en œuvre du règlement (CE) n° 216/2008.

(2) Conformément à l'article 14, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 216/2008, tel qu'adapté, l'Autorité de surveillance AELE a examiné la nécessité de la dérogation demandée et le niveau de protection en résultant, sur la base d'une recommandation émise par l'Agence européenne de la sécurité aérienne le 26 juin 2015 (document n° 762327). L'Autorité conclut, en se basant sur les mesures d'atténuation des risques décrites dans la notification de la Norvège, que la dérogation norvégienne notifiée remplit les exigences énoncées à l'article 14, paragraphe 6, dudit règlement.

(3) Conformément à l'article 14, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 216/2008, tel qu'adapté, une dérogation accordée à un État membre est notifiée à tous les États membres, qui ont également la possibilité d'appliquer cette dérogation.

([1]) JO L 76 du 15.3.2012, p. 51.
([2]) JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.
([3]) JO L 296 du 25.10.2012, p. 1.

(4) Conformément à l'article 1er de la décision no 163/2011 et à l'adaptation figurant au point 3a) de son annexe, le terme «État(s) membre(s)» est réputé s'appliquer, en plus des États couverts par le règlement, aux États de l'Association européenne de libre-échange (AELE).

(5) La description de la dérogation, ainsi que des conditions s'y attachant, doit être de nature à permettre aux autres États de l'AELE au sens du règlement (CE) no 216/2008, tel qu'adapté, d'appliquer la mesure en question lorsqu'ils se trouvent dans la même situation, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir un nouvel agrément de l'Autorité de surveillance AELE. Il convient néanmoins que les États de l'AELE au sens du règlement (CE) no 216/2008, tel qu'adapté, notifient l'application de dérogations à l'Autorité de surveillance AELE, à l'Agence européenne de la sécurité aérienne et aux autorités aéronautiques nationales, ces dérogations pouvant produire des effets en dehors de l'État concerné.

(6) Conformément à l'article 1er de la décision no 163/2001 et à l'adaptation figurant au point 3e) de son annexe, la Commission européenne transmet aux États membres de l'Union européenne les informations concernant une décision prise en vertu de l'article 14, paragraphe 7, du règlement (CE) no 216/2008 reçues de l'Autorité de surveillance AELE.

(7) Il convient donc que la présente décision soit notifiée à tous les États de l'AELE et à la Commission européenne en vue de sa communication aux États membres de l'Union européenne.

(8) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du Comité des transports de l'AELE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Norvège peut accorder des dérogations à certaines règles de mise en œuvre en vertu du règlement (CE) no 216/2008, selon les modalités définies à l'annexe de la présente décision, sous réserve du respect des conditions précisées au point 2 de l'annexe de la présente décision.

Article 2

Tous les États de l'AELE ont la possibilité d'appliquer les mesures visées à l'article 1er, selon les modalités définies à l'annexe de la présente décision et sous réserve de l'obligation de notification prévue à l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) no 216/2008, tel qu'adapté.

Article 3

La Norvège est destinataire de la présente décision, dont le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.

Article 4

La Norvège, l'Islande, le Liechtenstein et la Commission européenne sont informés de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 septembre 2015.

Par l'Autorité de surveillance AELE

Helga JÓNSDÓTTIR	Markus SCHNEIDER
Membre du Collège	*Directeur faisant fonction*

ANNEXE

DÉROGATION PAR LA NORVÈGE AU RÈGLEMENT (UE) Nº 965/2012 EN CE QUI CONCERNE LE FRANCHISSEMENT D'OBSTACLES AU DÉCOLLAGE AUX AÉROPORTS DE MO I RANA (ENRA) ET D'ØRSTA-VOLDA (ENOV)

1. **Description de la dérogation**

Par dérogation au point CAT.POL.A.210 (franchissement d'obstacles au décollage), points b) 2), b) 4) et b) 5), de l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) nº 965/2012 ([1]), tel que modifié, la Norvège peut autoriser le transporteur aérien Widerøe Flyveselskap AS à effectuer, avec ses avions Bombardier Dash 8, des virages avec un angle d'inclinaison latérale de 25° maximum, entre 100 ft et 400 ft, à deux aéroports, à savoir celui de Mo i Rana (ENRA) et celui d'Ørsta-Volda (ENOV).

2. **Conditions attachées à l'application de la dérogation**

Cette dérogation s'applique au transporteur aérien Widerøe Flyveselskap AS sur la base des mesures complémentaires mises en œuvre par ledit transporteur pour obtenir un niveau de sécurité équivalent à celui atteint par l'application des exigences techniques et procédures administratives communes figurant dans le règlement (UE) nº 965/2012, tel que modifié. Les mesures complémentaires sont décrites dans la recommandation de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 26 juin 2015 (document nº 762327) et portent sur: la formation initiale et continue des pilotes, les exigences en matière d'accoutumance de l'équipage, les aides visuelles pour le guidage en virage et le balisage des obstacles, les restrictions dues aux conditions atmosphériques, les restrictions concernant le type de liquide de dégivrage, le supplément 47 du manuel de vol de l'aéronef ([2]) couvrant les procédures d'utilisation et les questions liées aux performances, l'utilisation d'une configuration des volets unique pour le décollage (15°) pour éviter les décollages avec une configuration des volets non conforme, l'utilisation d'un programme d'analyse des données de vol pour surveiller l'angle d'inclinaison en montée, l'utilisation d'un programme de vérification du respect des exigences comprenant des audits annuels du département chargé de la formation et des performances; en outre, le programme du maintien du contrôle de l'autorité norvégienne de l'aviation civile tient compte des éléments atténuants et des termes de l'agrément du transporteur aérien Widerøe Flyveselskap AS.

([1]) L'acte visé au point 66nf de l'annexe XIII de l'accord EEE [règlement (UE) nº 965/2012] et adapté à l'accord EEE par le protocole 1 de celui-ci.

([2]) De Havilland Inc. Dash 8 Flight Manual Supplement 47: «Operation with 25 degree banked turn (For Norwegian operators only)».