

DICTAMEN N° 02/2007

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción

Y

sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y productos, componentes y equipos aeronáuticos y sobre la aprobación de organizaciones y personal que participan en dichas tareas

I. Generalidades

1. El objeto del presente Dictamen es proponer a la Comisión que modifique los Reglamentos (CE) n° 1702/2003¹ y n° 2042/2003 de la Comisión². Los motivos de esta actividad normativa se especifican más adelante.
2. El Dictamen se ha aprobado siguiendo el procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia³, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 1592/2002⁴.

II. Consulta

3. El proyecto de Dictamen sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión se hizo público (notificación de propuesta de enmienda —NPA, en sus siglas en inglés— NPA 9/2006) en el sitio web de la Agencia el 5 de julio de 2006.
4. En la fecha límite, 5 de octubre de 2006, la Agencia había recibido 235 comentarios de autoridades nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas.
5. Todos los comentarios recibidos se han tenido en cuenta y se han incorporado en un Documento de comentarios y respuestas (CRD, por sus siglas en inglés), que se publicó en el sitio web de la Agencia el 11 de diciembre de 2006. Algunos comentarios dieron lugar a modificaciones de las propuestas de enmienda que se reflejan en el CRD.
6. Se recibieron comentarios sobre el procedimiento de tratamiento de las solicitudes de autorizaciones de vuelo. Conforme al artículo 15 del Reglamento (CE) n° 1592/2002, existe una división de responsabilidades entre la Agencia y las autoridades aeronáuticas nacionales (NAA, por sus siglas en inglés) en el ámbito de la aeronavegabilidad. Por lo tanto, ambas tienen que participar en el proceso de expedición de autorizaciones de vuelo. En el procedimiento descrito en la NPA 9/2006, la participación de la Agencia era iniciada por la NAA que recibía la solicitud, pero al mismo tiempo se suponía que el solicitante debía ponerse directamente en contacto con la Agencia para presentar los documentos necesarios, lo cual podía dar lugar a confusión. La Agencia ha determinado

¹ Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y producción (DO L 243 de 27.9.2003, p. 6). Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 706/2006 de la Comisión, de 8 de mayo de 2006 (DO L 122, 9.5.2006, p. 16).

² Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y productos, componentes y equipos aeronáuticos y sobre la aprobación de organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 315 de 28.11.2003, p. 1). Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 707/2006 de la Comisión, de 8 de mayo de 2006 (DO L 122 de 9.5.2006, p. 17).

³ Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa. EASA MB/7/03 de 27.06.2003 (procedimiento normativo).

⁴ Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (DO L 240 de 7.9.2002, p. 1.). Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 1701/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003 (DO L 243 de 27.9.2003, p. 5).

que este procedimiento podría mejorarse introduciendo un proceso de aprobación independiente que incluya la participación de la Agencia.

7. La NPA 9/2006 preveía la creación de determinadas facultades relacionadas con la expedición de autorizaciones de vuelo a organizaciones aprobadas de diseño o producción. En respuesta a varios comentarios, la Agencia decidió ampliar estas posibles facultades y también conceder facultades a organizaciones aprobadas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Como estas organizaciones están reguladas por el Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y productos, componentes y equipos aeronáuticos y sobre la aprobación de organizaciones y personal que participan en dichas tareas, este reglamento también debe modificarse.
8. Después de la publicación del CRD, se recibieron 11 comentarios de autoridades nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas. Tras analizar dichos comentarios, la Agencia decidió sustituir el término «justification» por «substantiation» (cambio sólo aplicable a la versión lingüística en inglés del documento) en los apartados 21A.708c) y 21A.713, y mejorar el apartado 21A.710 definiendo de forma clara la competencia y responsabilidad de la Agencia, las autoridades competentes y las organizaciones aprobadas en lo relativo a la aprobación de las condiciones de vuelo para una autorización de vuelo. Otros comentarios han solicitado más modificaciones del Reglamento 2042/2003 que complementen la posible facultad de las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad añadiendo disposiciones para el personal y cambiando el formulario del certificado de autorización.
9. Tras una última revisión interna, la Agencia decidió hacer las siguientes modificaciones adicionales a fin de conseguir certeza legal y coherencia interna y externa:
Uno de los casos en que se considera correcta una autorización de vuelo se eliminó (21A.701a)16) y otro se modificó (21A.701a)15). En estas disposiciones, la Agencia se reservó la facultad de decidir la elegibilidad de una autorización de vuelo estudiando cada caso. La certeza legal requiere la determinación de los casos en los que se puede expedir una autorización de vuelo conforme a la ley.
El apartado sobre la elegibilidad se modificó añadiendo la elegibilidad para la solicitud de aprobación de las condiciones de vuelo, lo cual es coherente con el concepto de una aprobación independiente de las condiciones de vuelo.
En el apartado 21A.710 se eliminó la posibilidad de que las autoridades aeronáuticas nacionales (NAA) aprueben las condiciones de vuelo. La posibilidad de que la Agencia delegue determinadas actividades en las NAA, así como el proceso de acreditación asociado, son cuestiones incluidas actualmente en los procedimientos de la Agencia y no se considera apropiado elevarlas al nivel de legislación.

III. Contenido del Dictamen de la Agencia

10. En el apartado 3a) del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1592/2002 se prevé la expedición de una autorización de vuelo no obstante lo dispuesto en las normas para la expedición de certificados de aeronavegabilidad. La autorización de vuelo suele expedirse cuando un certificado de aeronavegabilidad pierde temporalmente su validez (por ejemplo, como resultado de una avería) o cuando no puede expedirse un certificado de aeronavegabilidad (por ejemplo, porque la aeronave no cumple los requisitos esenciales de aeronavegabilidad o porque aún no se ha demostrado su cumplimiento), pero la

aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro. Durante la redacción del proyecto del Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión, se determinó la necesidad de establecer requisitos comunes para la expedición de autorizaciones de vuelo. Sin embargo, por falta de tiempo no se desarrolló un conjunto detallado y exhaustivo de requisitos, medios aceptables de cumplimiento (MAC) ni documentación orientativa (DO). Por lo tanto, se fijó un periodo de transición (hasta el 28 de marzo de 2007) durante el cual las autoridades aeronáuticas nacionales (NAA) siguen siendo responsables de todos los aspectos relacionados con las autorizaciones de vuelo, dando un tiempo a la Agencia para elaborar un dictamen que modifique el Reglamento 1702/2003. Muchos comentarios sobre la Parte 21A.185 del proyecto («Expedición de autorizaciones de vuelo») que se hicieron durante la consulta sobre la publicación inicial del Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión se pospusieron con la intención de estudiarlos en esta actividad normativa. El presente Dictamen contiene propuestas para abordar todas estas cuestiones.

11. El presente Dictamen se basa en la versión actual del Reglamento (CE) nº 1592/2002. La Agencia reconoció que se había efectuado una propuesta de modificación del artículo 15 del Reglamento (CE) nº 1592/2002 que, a largo plazo, podría afectar al fundamento jurídico para la expedición de autorizaciones de vuelo. Actualmente esta propuesta es debatida por el legislador europeo antes de que pase a ser una enmienda final, y puede cambiar antes de su aprobación. Por lo tanto, se acordó que no se emplearía como base para el presente Dictamen. Cuando se apruebe la enmienda final al Reglamento (CE) nº 1592/2002, la Agencia evaluará la necesidad de posteriores enmiendas del Reglamento nº 1702/2003 de la Comisión.
12. Uno de los principales retos a la hora de redactar el presente Dictamen ha sido abordar la división de responsabilidades entre la Agencia y las autoridades competentes de los Estados miembros. La Agencia es claramente responsable de todas las cuestiones relacionadas con la aprobación de diseños, mientras que los Estados miembros son responsables de determinar la conformidad de cada aeronave con el diseño aprobado por la Agencia. La autorización de vuelo tradicional englobaba ambos elementos en un certificado. No obstante, como la mayoría de las autorizaciones de vuelo se expiden a aeronaves que no coinciden con un diseño aprobado, una autorización de vuelo sólo puede ser expedida por la autoridad competente del Estado miembro después de que la Agencia haya determinado que la aeronave puede efectuar un vuelo seguro. Por lo tanto, las normas deben redactarse teniendo en cuenta las dos responsabilidades, pero al mismo tiempo intentando mantener un proceso que pueda funcionar en la práctica diaria. En consecuencia, e intentando tener en cuenta todas estas particularidades, se propone crear una nueva Subparte P en el Anexo del Reglamento (CE) nº 1702/2003 (Parte 21), para abordar de forma clara el caso de las autorizaciones de vuelo, incluidas las distintas interrelaciones.
13. La Subparte P propuesta contiene normas elaboradas para la solicitud y expedición de autorizaciones de vuelo.
La elegibilidad para la solicitud de una autorización de vuelo se limita a casos determinados, a fin de impedir que la autorización de vuelo se emplee para evadir las normas relativas a los certificados de aeronavegabilidad. Un caso especial de elegibilidad es la autorización de vuelo para determinadas aeronaves que no puedan cumplir las normas relativas a los certificados de aeronavegabilidad de forma indefinida, pero que se considere que pueden volar de forma segura en condiciones definidas. Esto es de aplicación para determinadas aeronaves que hayan dejado de tener una organización que

se encargue del mantenimiento de la aeronavegabilidad (aeronaves «huérfanas»).

El solicitante pide una autorización de vuelo a la NAA, pero para obtenerla también debe asegurarse de que se aprueben las condiciones de vuelo. Éstas se aprueban en un proceso de aprobación independiente que requiere una solicitud aparte. Las condiciones de vuelo pueden ser aprobadas por la Agencia o por un titular de aprobación como organización de diseño en casos relacionados con el diseño, o bien por la NAA o por un titular de aprobación como organización de producción o por una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en casos no relacionados con el diseño.

La autorización de vuelo puede ser expedida por la NAA, por un titular de aprobación como organización de diseño, por un titular de aprobación como organización de producción o por una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

14. A fin de garantizar una transición progresiva desde las normas nacionales aplicables a las nuevas normas comunitarias, las autorizaciones de vuelo existentes se prorrogan por un periodo máximo de un año. Las condiciones para la autorización de vuelo se prorrogan indefinidamente salvo que la Agencia se oponga. Para mejorar la certeza legal se ha añadido un plazo para las posibles objeciones de la Agencia.

Colonia, 8 de febrero de 2007

P. GOUDOU
Director Ejecutivo