



DICTAMEN N° 03/2008

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

de 1 de Septiembre de 2008

sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (CE) n° 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° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE

“CAEP/Aplicación 7”

I. Observaciones Generales

1. El objeto del presente dictamen es proponer a la Comisión que modifique el artículo 6 del Reglamento (CE) N° 216/2008 de la Comisión (el Reglamento base) ¹. Seguidamente se exponen los motivos de esta actividad reguladora.
2. El Dictamen se ha adoptado conforme al procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (la Agencia) ², de conformidad con las disposiciones del Artículo 19 del Reglamento de base.

II. Consulta

3. El proyecto de dictamen sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento de base (notificación de propuesta de enmienda – NPA n° 2008-02) fue publicado en la página web de la Agencia el 20 de marzo de 2008.
4. El 1 de mayo de 2008, fecha en que expiraba el plazo, la Agencia había recibido 3 comentarios de 3 autoridades aeronáuticas nacionales.
5. Se ha acusado recibo de todos los comentarios recibidos, que han sido incorporados en el documento adjunto de comentarios y respuestas (CRD), publicado en la página web de la Agencia el 26 de junio de 2008 para un periodo de consulta de dos meses. Este CRD incluye una lista de todas las personas y organizaciones que han proporcionado comentarios y las respuestas de la Agencia. En respuesta al CRD, sólo se recibió una reacción. Era una reacción de apoyo al CRD, por lo que en consecuencia no fue preciso efectuar ningún cambio.
6. Todos los comentarios recibidos justifican la incorporación de las enmiendas de la OACI a la legislación comunitaria y las consiguientes rectificaciones del artículo 6 del Reglamento de base y de las CS-36, en los términos propuestos por la Agencia.

III. Contenido del dictamen de la Agencia

7. El objeto del presente dictamen es modificar el artículo 6 del Reglamento de Base, con el fin de actualizar la referencia a tenor de la última edición del Anexo 16. Seguidamente se expone el contenido de dichas modificaciones.

Enmienda 9 del Volumen I del Anexo 16 al Convenio de Chicago

8. La enmienda 9 de las Normas y Métodos Recomendados Internacionales, Protección del Medio Ambiente – Ruido de las Aeronaves (Volumen 1, Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional) fue adoptada por el Consejo de la OACI en la cuarta sesión de su 183° período de sesiones celebrado el 7 de marzo de 2008. El Consejo de la OACI estipuló que la modificación surtirá efecto, salvo en lo que se refiere a aquellas partes de la misma respecto a las cuales la mayoría de los Estados contratantes hiciera constar su desaprobación antes del 20 de julio de 2008. En la medida en que surta efecto, la enmienda 9 será aplicable a partir del 20 de noviembre de 2008. En relación con estas decisiones, se procedió a notificarlas a los Estados contratantes de OACI

¹ Reglamento (CE) n° 216 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° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE

² Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa (procedimiento normativo). EASA MB 08-2007 13.06.2007.

mediante Carta de la OACI a los Estados AN 1/61.2-08/20, fechada el 28 de marzo de 2008.

9. La enmienda 9 del Volumen 1 del Anexo 16 al Convenio de Chicago tiene por objeto clarificar cuestiones administrativas y técnicas derivadas de la aplicación de los mecanismos de demostración y directrices consiguientes para la certificación del ruido en los aviones. En los apartados siguientes, se exponen con más detalle las principales cuestiones técnicas y administrativas introducidas por la enmienda 9.

Modificación de las normas de aplicación

10. La enmienda 8 del Volumen I del Anexo 16 al Convenio de Chicago sustituyó la expresión empleada anteriormente, "certificado de aeronavegabilidad para el prototipo", por los términos "certificación del prototipo" en el Volumen I, Capítulo 1 (Administración), lo que venía a reflejar el uso habitual y armonizaba el Volumen I del Anexo 16 con otros documentos de la OACI. El objeto de la posterior enmienda 9 es extender idéntico cambio al Volumen I, Anexo 16 al Convenio de Chicago, en su conjunto. Hubo que velar, no obstante, por salvaguardar la noción de originalidad inherente al término "prototipo", empleado ya en dicho documento; en consecuencia, la enmienda 9 introdujo un pequeño cambio en el apartado 1.10 del Capítulo 1, a fin de restaurar las normas de aplicación a su sentido original. Este cambio se refería a la solicitud por parte del Estado de diseño y en consecuencia era coherente con las disposiciones en materia de aplicación empleadas en el Anexo 8 del Convenio de Chicago.
11. Para aproximarse aún más al Anexo 8 del Convenio de Chicago, las normas de aplicación relativas a la enmienda 9 del Anexo 16, Volumen I, del Convenio de Chicago remiten ahora no tanto a la fecha de presentación cuanto a la fecha de aceptación de la solicitud.

Definiciones relacionadas con las velocidades del viento

12. Hasta ahora, las definiciones para los diversos límites de velocidad del viento en el Volumen I, Anexo al Convenio de Chicago eran ambiguas e incoherentes. Clarificarlas era particularmente importante, puesto que exceder los límites fijados para la velocidad del viento obliga con frecuencia a la suspensión de ensayos muy costosas de certificación del ruido. Las discrepancias de orden técnico en la ejecución provocadas por ambigüedades e incoherencias pueden llevar potencialmente aparejadas grandes diferencias entre diferentes solicitantes por lo que a los costes asociados a la certificación del ruido se refiere, así como posibles diferencias en la repetibilidad y exactitud de los resultados. Sirviéndose de directrices emanadas de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y con la ayuda del asesoramiento especializado brindado por la Sección de Meteorología de la OACI, la enmienda 9 del Anexo 16, Volumen I del Convenio de Chicago introduce disposiciones que establecen un conjunto de especificaciones sólido y claramente articulado.

Actualización de las referencias de la CEI

13. El Volumen I, Anexo 16 del Convenio de Chicago incluye referencias a varios estándares de la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI) que establecen especificaciones para el equipo utilizado en la certificación del ruido en las aeronaves. Durante años, la CEI había venido actualizando estas especificaciones con el fin de reflejar los avances en la electrónica, así como en las técnicas de medición y fabricación. La enmienda 9 del Anexo 16, Volumen I del Convenio de Chicago ha introducido una referencia a los más recientes estándares de la CEI .

Enmienda 6 del Anexo 16, Volumen II del Convenio de Chicago

14. La enmienda 6 a las Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas, Protección del Medio Ambiente – Ruido de las Aeronaves (Anexo 16, Volumen II del Convenio sobre Aviación Civil Internacional) fue adoptada por el Consejo de la OACI en la cuarta sesión del 183º período de sesiones celebrada el 7 de marzo de 2008. El Consejo de la OACI estipuló que la modificación surtirá efecto, salvo en lo que se refiere a aquellas partes de la misma respecto a las cuales la mayoría de los Estados contratantes hiciera constar su desaprobación antes del 20 de julio de 2008. En la medida en que surta efecto, la enmienda 6 será aplicable a partir del 20 de noviembre de 2008. En relación con estas decisiones, se procedió a notificarlas a los Estados contratantes de la OACI mediante carta de la OACI a los Estados AN 1/62,2-08/21, fechada el 2 de abril de 2008.
15. La enmienda 6 del Volumen II, Anexo 16 al Convenio de Chicago aborda cuestiones administrativas y técnicas, principalmente relacionadas con la modernización de los sistemas de demostración y de guía para la certificación de motores. En los apartados siguientes, se describen con más detalle los principales puntos técnicos y administrativos introducidos por la enmienda 6.

Revisión de las actuales correcciones de las emisiones de gas con respecto a las condiciones del día de referencia

16. El Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) planteó una serie de motivos de inquietud en relación con el hecho de que:
 - 1) en el Anexo 16, Volumen II del Convenio de Chicago, la terminología relacionada con las correcciones a las condiciones de referencia de los motores y las condiciones atmosféricas de referencia no son coherentes,
 - 2) los términos utilizados para las correcciones de humedad no estaban claros, y
 - 3) se utilizaron varios términos aparentemente equivalentes para describir la fijación de empuje.

Para resolver estas incoherencias, la enmienda 6 del Volumen II, Anexo 16 al Convenio de Chicago

- 1) incluye un texto revisado con el fin de especificar claramente las correcciones aplicables al motor de referencia estándar y a las condiciones atmosféricas de referencia.
- 2) introduce una clara distinción entre los dos términos diferentes utilizados para humedad, y
- 3) utiliza el término “modos de funcionamiento aterrizaje y despegue (LTO) “ al referirse a los puntos específicos del ciclo LTO, mientras que utiliza el término “fijación de empuje” al referirse a condiciones operativas no específicas.

Revisión de los actuales requisitos relativos a la especificación del combustible

17. Una revisión del carburante disponible que respondía a la especificación puso de relieve que los carburantes generalmente disponibles frecuentemente incumplían varios de los límites establecidos en la especificación. Sin embargo, modificar la especificación con el fin de abarcar todos los carburantes disponibles comportaría un efecto de rigurosidad. En consecuencia, la enmienda 6 del Volumen II al Anexo 16 del Convenio de Chicago autoriza excepciones respecto a los requisitos en materia de especificaciones aplicables

al combustible, sujetas a la aplicación de correcciones acordadas. Las modificaciones introducidos en la enmienda 6 reducirán los costes de certificación al habilitar a los fabricantes para utilizar carburantes disponibles a escala local, sujetos a la aplicación de correcciones aceptables para eliminar cualquier posible repercusión en los resultados de los ensayos. Sin esta modificación, sería factible que se solicitase regularmente al CAEP modificar la especificación aplicable al combustible con el fin de tomar en cuenta fluctuaciones futuras en el aprovisionamiento de carburante.

Modificaciones para permitir el uso de materiales de prueba de muestra alternativos al acero inoxidable

18. El muestreo de emisiones emitidas por modernos motores de turbina de gas exige el empleo de sondas en cuya fabricación intervengan materiales capaces de resistir las cargas estructurales y térmicas impuestas durante las operaciones de alta energía. El Volumen II, Anexo 16 al Convenio de Chicago define las especificaciones para su fabricación, y hasta el momento el único material especificado era el acero inoxidable. En ensayos de certificación efectuados recientemente para los motores tecnológicamente más avanzados de ciertos fabricantes y en los que se utilizó el tipo de sonda de acero inoxidable especificada en el Anexo 16, Volumen II del Convenio de Chicago se detectaron problemas en el equipo sólido de muestreo, lo que ralentizó onerosamente el calendario de ensayos. Para mitigar el problema, se recurrió, en lugar de al acero inoxidable, a sondas fabricados en materiales más resistentes una vez que los fabricantes, en colaboración con las autoridades encargadas de certificación, hubieron demostrado que ello no comprometía la precisión en la medición de las emisiones. La modificación 6 del Anexo 16, Volumen II de la Convención de Chicago introduce textualmente la autorización que habilita a los fabricantes para elaborar sondas de medición de emisiones a partir de materiales dotados de una resistencia adecuada a la temperatura, siempre que sean no reactivos.

Impacto sobre las normas de la Agencia

19. El Reglamento de base define los requisitos esenciales para la protección medioambiental, remitiendo al Anexo 16 del Convenio de Chicago. El apartado 2 del artículo 6 especifica que, cuando se modifique el Anexo 16 del Convenio de Chicago, podrá efectuarse una adaptación conforme al procedimiento establecido en el apartado 3 del Artículo 65 del mismo Reglamento, a fin de ajustar adecuadamente los requisitos esenciales de protección medioambiental a las normas de la OACI en la materia.

20. Aunque en la enmienda 9 del Volumen I del Anexo 16 y en la enmienda 6 del Volumen II del Anexo 16 al Convenio de Chicago no se formularon recomendaciones explícitas de ningún tipo en relación con el rigor de las normas relativas al ruido y las emisiones, estas modificaciones, como ya se ha explicado anteriormente, cierran lagunas jurídicas y contribuyen a lograr la igualdad de trato de todos los solicitantes. Dado que varios de estos cambios afectan a la formulación de los propios requisitos, se hace necesario transponer a la norma comunitaria las mejoras aportadas al Anexo 16 del Convenio de Chicago. El presente Dictamen propone que dicha adaptación se efectúe al hilo de la adopción de la enmienda 9 del Volumen I del Anexo 16 y la enmienda 6 del Volumen II del Anexo 16 del Convenio de Chicago.

21. La Agencia ha examinado una referencia a las modificaciones más recientes de los Volúmenes I y II del Anexo 16 en el apartado 1 del artículo 6 del Reglamento de Base, y ha llegado a la conclusión de que el texto, en su estado actual, podría plantear la dudas de si sólo las especificaciones contemplados en las modificaciones más recientes o bien las de todos los capítulos del Anexo 16 serían aplicables. En consecuencia, la Agencia está planteándose una nueva redacción del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento de Base (véase Apéndice: Propuesta de modificación del reglamento).

IV. Evaluación de impacto normativo

Seguridad

22. No se espera que estas medidas comporten impacto alguno sobre la seguridad

Económicos

23. Se espera que los impactos económicos sean positivos. Al adherirse a las normas adoptadas por la OACI, los productos y aeronaves europeos registrados en la Unión Europea serán aceptados con mayor facilidad en diferentes lugares del mundo. Se prevé que la consiguiente reducción de la carga administrativa sobre el sector industrial derivada de la adopción de las modificaciones de la OACI sin alteraciones comporte un efecto económico positivo.

Medioambientales

24. Se prevé que las medidas acordadas en la OACI tengan repercusiones positivas sobre el medio ambiente, pues se considera que los cambios introducidos disipan ambigüedades e incoherencias, aportan claridad y permiten actualizar los últimos adelantos técnicos, a la vez que introducen especificaciones sólidas y bien definidas desde el punto de vista técnico.

Sociales

25. No se prevén repercusiones en el plano social, salvo las que derivan indirectamente de la mitigación de los efectos medioambientales negativos de la aviación sobre el medio ambiente.

Armonización global

26. Sólo si las modificaciones acordadas en la OACI son adoptadas sin modificaciones se garantizará la coherencia de las normas comunitarias con el conjunto global de normas adoptadas por la OACI.

Otros requisitos de la aviación fuera del ámbito de la Agencia

27. Se prevé que otras autoridades aeronáuticas mundiales adopten las modificaciones sin alteraciones.

Resumen y Evaluación Final

28. Basándose en todo lo anterior y en la decisión adoptada por la OACI después de amplias discusiones, se recomienda adoptar las modificaciones.

Colonia, 1 de septiembre de 2008

P. GOUDOU
Director Ejecutivo