

DICTAMEN N° 1/2004¹
DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA,

sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento n° 1702/2003 (CE) 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

¹ 24.02.2004

I. Generalidades

1. La finalidad de este Dictamen es proponer una enmienda al anexo (parte 21) del Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión.² El motivo de esta propuesta se resume más adelante.
2. La Agencia participa directamente en el proceso legislativo. Ayuda a la Comisión en la preparación de proyectos de conformidad con el procedimiento del Reglamento (CE) nº 1592/2002, que se presentarán a la Comisión en calidad de «dictámenes» (artículos 14 y 43).
3. El texto de este Dictamen ha sido elaborado por la Agencia y presentado para consulta a todas las partes interesadas de conformidad con el apartado 3 del artículo 5 del procedimiento de elaboración de normas de la Agencia.³

II. Consultas

4. El proyecto de Dictamen sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión apareció en el sitio web de la Agencia (www.easa.eu.int) el 16 de enero de 2004, y se ha hecho circular por las JAA (Autoridades Aeronáuticas Conjuntas) en forma de Notificación de propuesta de enmienda (NPE) nº 1/2004.
5. Teniendo en cuenta la naturaleza de la propuesta y la necesidad de actuar con urgencia, se pidió a las partes interesadas que presentaran sus comentarios en un plazo de 4 semanas de conformidad con el apartado 5 del artículo 6 del procedimiento de elaboración de normas de la Agencia.
6. En la fecha de cierre, el 16 de febrero, se habían recibido 16 comentarios que reflejaban un apoyo incondicional a dicha medida.

III. Documento de respuesta/comentarios

7. Se ha acusado recibo de todos los comentarios recibidos y se han incorporado a un denominado Documento de respuesta/comentarios (CRD), que se adjunta a este Dictamen en el anexo I. Este CRD contiene una lista de todas las personas u organizaciones que han aportado sus comentarios. El CRD se hará público, especialmente a través del sitio web de la Agencia.

IV. Contenido del proyecto de Reglamento de la Comisión

8. En el apartado 21A.163 de la parte 21 se establecen las facultades de las organizaciones de diseño y producción aprobadas. La intención de la letra c) de dicho apartado es

² DO L 243, 27.9.2003, p. 6. En proceso de reedición.

³ Decisión del Consejo de Administración sobre el procedimiento a aplicar por la Agencia para la emisión de dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa («procedimiento normativo»), EASA MB/7/03, 27.6.2003.

especificar que una organización de producción aprobada puede emitir un certificado de aptitud autorizado (formulario EASA 1) para motores, hélices, componentes o equipos sin necesidad de más requisitos.

9. No obstante, los términos utilizados, en concreto la referencia al apartado 21A.307, no refleja de forma adecuada la intención de esta letra c). Tal como está redactado, esta facultad se limitaría a los componentes y equipos. En otras palabras, los fabricantes de motores y hélices no podrían certificar sus productos con un formulario EASA 1.
10. Durante el período de consulta del proyecto de la Parte 21, se comunicó este error a la Agencia, quien estuvo de acuerdo en corregirlo. Lamentablemente, se pasó por alto en el proceso siguiente, de modo que el Reglamento final adoptado podría tener efectos perjudiciales para el sector si no se corrige con urgencia. Como esta corrección no es puramente redaccional, dado que afecta al contenido de los requisitos incluidos en la Parte 21, era necesario iniciar un proceso normativo. Todas las partes interesadas aceptaron la forma (un Reglamento de modificación de la Comisión) y el proceso (un período de consulta reducido).
11. Por lo tanto, ahora se propone a la Comisión que realice la corrección necesaria en forma de Reglamento de modificación («legislación correctiva») que se adjunta a este Dictamen en el anexo II. El cambio que se propone es borrar la referencia a 21A 307, del modo siguiente:
 - «c) en el caso de otros productos, componentes o equipos, emitir certificados de aptitud autorizados (formulario EASA 1) ~~en virtud de 21A.307~~ sin necesidad de más requisitos;»

V. Evaluación del impacto en la normativa

12. Se espera que la propuesta tenga un impacto positivo, dado que reinstaurará la facultad de que las organizaciones autorizadas para la producción de motores y hélices puedan emitir certificados de aptitud autorizados para sus productos.

Anexo I – Documento de respuesta/comentarios

Comentario N°	Autor del comentario	Comentario	Respuesta
1.	Dowty Propellers	El cambio que se propone para el apartado mencionado es aceptable.	Se ha tomado nota
2.	Thomas Cook Airlines UK Ltd	Estamos de acuerdo con la enmienda propuesta.	Se ha tomado nota
3.	FAA	Estamos de acuerdo con la propuesta de borrar la referencia a 21A.307 en el apartado 21A.163.	Se ha tomado nota
4.	MOT Austria	NPE N° 1/2004 aceptada por Austria en su totalidad.	Se ha tomado nota
5.	Snecma Moteurs	Snecma Moteurs acepta y apoya esta NPE.	Se ha tomado nota
6.	DGAC Francia	Estamos de acuerdo con la propuesta de borrar la expresión «en virtud de 21A307»	Se ha tomado nota
7.	FOCA Suiza	FOCA no tiene nada que objetar respecto a esta propuesta y está de acuerdo con ella.	Se ha tomado nota
8.	MTU Aero Engines GmbH	MTU solicitó borrar la referencia a 21A.307.	Se ha tomado nota
9.	LBA Alemania	Está de acuerdo con la enmienda propuesta y no tiene más comentarios al respecto.	Se ha tomado nota
10.	UK CAA	UK CAA no tiene nada que objetar al respecto. Consideramos que la propuesta es aceptable tal como se ha redactado.	Se ha tomado nota
11.	Rolls Royce plc	Estamos de acuerdo en que esta NPE corrige un error que podría impedir la certificación de motores o hélices. Apoyamos la NPE.	Se ha tomado nota
12.	AECMA POA WG	Estamos de acuerdo en que esta NPE corrige un error que podría impedir la certificación de motores o hélices. Apoyamos la NPE.	Se ha tomado nota
13.	ECOGAS	ECOGAS apoya la NPE.	Se ha tomado nota
14.	AIRBUS	Airbus está de acuerdo con la corrección propuesta, que eliminaría toda posibilidad de malinterpretación de la intención de este apartado.	Se ha tomado nota
15.	DGAC España	Apoyamos la NPE.	Se ha tomado nota
16.	Dassault Aviation	Los especialistas de Dassault han revisado el documento NPE N° 1/2004 y no tienen nada que objetar al respecto.	Se ha tomado nota