

**DICTAMEN N° 02/2006**

**DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA**

**Sobre la opción de modificar el artículo 7.3(c) del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de organizaciones y personal que participan en dichas tareas**

## I. Generalidades

1. El objeto del presente Dictamen es aclarar la postura de la Agencia ante la opción de posponer la fecha límite de entrada en vigor de las disposiciones de 145.A.30(g) y 145.A.30(h)(1) aplicables a aeronaves de gran tamaño con una masa máxima al despegue superior a 5700 kg (28 de septiembre de 2006), establecidas por el artículo 7.3.(c) del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión.<sup>1</sup>
2. El Dictamen se ha aprobado, siguiendo el procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia<sup>2</sup>, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 1592/2002<sup>3</sup>.

## ANTECEDENTES

3. El 20 de noviembre de 2003 la Comisión Europea aprobó el Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión. El apéndice II de dicho Reglamento (Parte 145) establece que el personal certificador debe estar debidamente cualificado, conforme a lo establecido en las disposiciones de su anexo III (Parte 66). La Parte 66 está basada en el JAR-66. La aplicación del JAR-66 había comenzado en 1998, y todos los Estados miembros de las JAA habían acordado comenzar su aplicación antes de 2001, fijando en 2011 el fin del periodo de transición para la conversión de cualificaciones nacionales en licencias según el JAR-66.
4. Cuando se elaboró el Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, se acordó que no era necesaria una transición tan larga y que se obtendría un beneficio completo de la acción comunitaria en este campo mediante una aplicación inmediata. Aunque la aplicación del JAR-66 había comenzado en 1998, algunos Estados miembros de las JAA reconocieron que en su país se había pospuesto. Estos Estados solicitaron entonces un aplazamiento de la aplicación de la Parte 66 hasta el 28 de septiembre de 2006 para aeronaves de gran tamaño y hasta el 28 de septiembre de 2008 para aeronaves pequeñas, ya que estas últimas no habían sido reguladas por las JAA. Se aceptó esta solicitud, y el artículo 7.3(c) del Reglamento (CE) 2042/2003 de la Comisión establece las bases para esta posibilidad de exención.
5. Al analizar la situación relativa al uso de esta cláusula de exención, se observa lo siguiente:
  - Todos los Estados miembros y los Estados asociados<sup>4</sup> habían optado por aplicar la segunda línea del artículo 7.3 (c) del Reglamento (CE) 2042/2003 de la Comisión.

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 315, 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, 9.5.2006, p. 17).

<sup>2</sup> Decisión del Consejo de Administración respecto al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa («Procedimiento normativo»). EASA MB/7/03 de 27.06.2003.

<sup>3</sup> 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, 7.09.2002, 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, 27.9.2003, p. 5).

<sup>4</sup> Los Estados asociados son Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.

- Todos los Estados miembros y los Estados asociados, excepto uno, habían optado por aplicar la tercera línea del artículo 7.3 (c) del Reglamento (CE) 2042/2003 de la Comisión.

Como consecuencia, queda claro que, con la exención, todos los Estados sujetos a las disposiciones de la Parte 145 sabían que tendrían que planificar la emisión de las licencias según la Parte 66, o la conversión de sus licencias nacionales en licencias según la Parte 66, con el fin de satisfacer antes del 28 de septiembre de 2006 las disposiciones establecidas por esta Parte respecto a las cualificaciones del personal certificador para el mantenimiento de línea y en base de aeronaves con una masa máxima al despegue superior a 5700 kg.

6. En lo que concierne al estado actual de disposición para cumplir esta fecha de entrada en vigor, la supervisión realizada por la Agencia muestra la siguiente situación:
  - La mitad de los Estados miembros y Estados asociados habían comenzado a emitir licencias según la Parte 66 y a convertir las cualificaciones nacionales, y estarán en condiciones de cumplir lo requerido a tiempo.
  - Nueve Estados miembros y Estados asociados habían comenzado el mismo proceso; sin embargo, van retrasados y consideran que tendrán dificultades para cumplir los objetivos dentro del plazo.
  - Cuatro de los veintiocho Estados miembros y Estados asociados sujetos a estos requisitos se encontraban muy atrasados con respecto al programa y no estaban en condiciones de cumplir lo requerido a tiempo. Tres de ellos ni siquiera habían elaborado un informe de conversión.

El 31 de enero de 2006, la Agencia remitió a la Comisión Europea su informe anual de normalización, resaltando el estado crítico del proceso de conversión según la Parte 66 respecto a la fecha límite del 28 de septiembre de 2006.

7. La cuestión era entonces si se debía ampliar la duración del periodo de transición teniendo en cuenta todas las repercusiones de dicha ampliación.

## II. Consulta

8. El 12 de julio de 2006 se publicó una Notificación de propuesta de enmienda (NPA 08/2006)<sup>5</sup> en el sitio web de la Agencia ([www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)), de conformidad con el procedimiento normativo estándar de EASA. El periodo de consulta se limitó a seis semanas desde la fecha de publicación de la NPA, con el fin de recopilar y contestar a los comentarios y de estar en condiciones de emitir un Dictamen antes del 28 de septiembre de 2006.
9. Hasta la fecha límite (21 de agosto de 2006), la Agencia había recibido 15 comentarios de 12 autoridades nacionales, organizaciones profesionales y particulares.
10. Todos los comentarios recibidos se han tenido en cuenta y se han incorporado en un Documento de comentarios y respuestas (CRD, en sus siglas en inglés), que se publica junto con el presente Dictamen en el sitio web de la Agencia. Dicho CRD contiene una

---

<sup>5</sup> <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

lista de todas las personas y organizaciones que han aportado sus comentarios, junto con las respuestas de la Agencia.

11. Todos los comentarios recibidos, excepto uno, apoyan la opción de no posponer la fecha de entrada en vigor de las disposiciones establecidas por la Parte 145 respecto a las cualificaciones del personal certificador para el mantenimiento de línea y en base de aeronaves con una masa máxima al despegue superior a 5700 kg. Ningún Estado miembro informó de que fuera a tener dificultades para aplicar el reglamento actual.
12. Conforme al artículo 8 del procedimiento normativo estándar de EASA, el Director Ejecutivo no debería aprobar su Dictamen acerca del asunto en cuestión antes de los dos meses siguientes a la publicación del documento de comentarios y respuestas, con el fin de dar a los interesados suficiente tiempo de reacción a su contenido. Sin embargo, por las razones expuestas en el apartado 8, el Dictamen de la Agencia debe hacerse público lo antes posible, de forma que todos los interesados sepan que las disposiciones del artículo 7.3 (c) del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión no serán modificadas y que, por lo tanto, no se pospondrá la fecha de entrada en vigor (28 de septiembre de 2006) de las disposiciones de la Parte 145 respecto a las cualificaciones del personal certificador para el mantenimiento de línea y en base de aeronaves con una masa máxima al despegue superior a 5700 kg.

### **III. Contenido del Dictamen de la Agencia**

13. Basándose en los resultados del CRD (véase el apartado 11), la Agencia Europea de Seguridad Aérea sugiere a la Comisión no modificar el artículo 7.3(c) del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión.

### **IV. Evaluación de la repercusión del Reglamento**

#### 14. Sectores afectados

El principal sector afectado es el de los operadores de aeronaves de gran tamaño. Dado que los ingenieros de mantenimiento que no ostenten una licencia según la Parte 66 no podrán capacitar a estas aeronaves para el servicio, los operadores tendrán que encontrar personas con la cualificación adecuada para esta tarea.

Las organizaciones de mantenimiento que no puedan contratar ingenieros con la licencia adecuada podrían perder parte de sus contratos, pues durante un periodo de transición no cumplirían las disposiciones de la Parte 145.

Algunos ingenieros de mantenimiento perderían las atribuciones que ejercían en los sistemas nacionales hasta que se convirtieran sus cualificaciones.

Las autoridades aeronáuticas nacionales que no hayan emitido suficientes licencias según la Parte 66 o no hayan convertido las cualificaciones nacionales tendrían que intensificar sus esfuerzos y afrontar los procedimientos de infracción iniciados por la Comisión Europea.

#### 15. Repercusión en la seguridad

La decisión de mantener la fecha acordada de entrada en vigor es, en principio, la más favorable para mejorar la seguridad en la Comunidad, ya que sólo las aeronaves que hayan

sido objeto de unas verificaciones correctas por parte de ingenieros que reúnan los mejores requisitos de cualificación, serán aptas para el servicio.

Sin embargo, esta decisión puede llevar a algunos Estados miembros a precipitarse en la conversión de cualificaciones nacionales en licencias según la Parte 66 sin un informe de justificación o conversión adecuado y concediendo atribuciones indebidas a algunos ingenieros de mantenimiento. Por supuesto, este hecho puede tener consecuencias para la seguridad si se capacita para el servicio a aeronaves que no sean aptas.

No obstante, este riesgo parece estar limitado a aeronaves de gran tamaño sujetas a un seguimiento adicional por parte de organizaciones encargadas del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Por otra parte, la función de la Agencia es llevar a cabo inspecciones de normalización para comprobar que ese hecho no se produzca o que se remedie inmediatamente mediante las acciones pertinentes.

#### 16. Repercusión económica

En principio esta opción no debería tener repercusiones económicas globales, ya que la inversión para la conversión al nuevo régimen normativo aprobado por la Comunidad ha de hacerse de todas maneras, de forma que todos los interesados disfruten del beneficio que conlleva la realización del mercado interior en este campo.

La posible carencia de ingenieros con licencia en algunos Estados miembros puede provocar demoras en la capacitación de las aeronaves para el servicio y costes indirectos significativos para los operadores. Este hecho podría afectar también al funcionamiento del mercado de personal certificado y aumentar el nivel medio de sus salarios, con un efecto directo sobre las organizaciones de mantenimiento e indirecto sobre sus clientes. Las consecuencias, no obstante, no deberían ser desmesuradas durante el periodo que necesiten las autoridades aeronáuticas nacionales para ponerse al día, ya que la baja movilidad en el mercado de este tipo de servicios de certificación es probable que sólo afecte a los países que no hayan avanzado lo suficiente en el proceso de conversión.

La mayoría de las autoridades aeronáuticas nacionales no se verán afectadas, dado que ya han emitido un número suficiente de licencias. Sólo aquéllas que vayan retrasadas deberán intensificar sus esfuerzos, lo que podrá conducir a algún coste extra si tienen que contratar personal adicional para convertir todas las licencias de su sistema nacional de forma que cumplan con el Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión.

#### 17. Repercusión medioambiental

Ninguna

#### 18. Repercusión social

Es posible que algunos ingenieros certificadores que no hayan obtenido una licencia según la Parte 66 se vean considerablemente afectados, ya que no estarán cualificados para emitir certificados de aptitud para el servicio para aeronaves de gran tamaño después del 28 de septiembre de 2006. Este hecho puede afectar a sus condiciones laborales.

### **V. Conclusión**

Basándose en el análisis realizado sobre la posibilidad de posponer la fecha de entrada en vigor de las disposiciones de la Parte 145.A.30 (g) y de la Parte 145.A.30 (h) (1) aplicables a la cualificación de personal certificador para la capacitación para el servicio de aeronaves con

una masa máxima al despegue superior a 5700 kg (mantenimiento de línea y en base), la Agencia concluye que las disposiciones del artículo 7.3 (c) del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión no deberían ser modificadas y que debería mantenerse la fecha que se prevé en dichas disposiciones.

Colonia, 25 de septiembre de 2006

P. GOUDOU