



++

DICTAMEN N° 03/2009

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

de 7 de diciembre de 2009

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

«Certificados de tipo restringidos y certificados restringidos de aeronavegabilidad»

I. Generalidades

1. El objeto del presente Dictamen es proponer a la Comisión que modifique el Reglamento (CE) n° 1702/2003¹ de la Comisión y su anexo (en lo sucesivo, la «Parte 21») mediante la inclusión de requisitos elaborados y mejorados para la expedición de certificados de tipo restringidos (R-TC) y certificados restringidos de aeronavegabilidad (R-CoA).
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 lo establecido en el artículo 19 del Reglamento (CE) n° 216/2008 de la Comisión³ (en lo sucesivo, el «Reglamento de base»).

II. Consulta

3. El 10 de abril de 2008 se publicó en el sitio web de la Agencia la notificación de propuesta de enmienda (NPA) 2008-06⁴, que contenía el proyecto de dictamen sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión.
4. Concluido el plazo, el 10 de julio de 2008, la Agencia había recibido 120 comentarios de 24 autoridades nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas.
5. Se acusó recibo de todos los comentarios recibidos y se incorporaron a un Documento de respuesta (CRD) que se publicó en el sitio web de la Agencia el 21 de agosto de 2009. Este CRD contiene una lista de todas las personas y organizaciones que aportaron sus comentarios, así como las respuestas de la Agencia.
6. El principal objeto de la NPA 2008-06 era elaborar y mejorar los requisitos para la emisión de R-TC y R-CoA. La NPA describe todos los casos en los que puede emitirse un R-CoA. Se incluyen casos para los que se han emitido, recientemente, autorizaciones permanentes de vuelo de conformidad con la Parte 21A.701(15). Esta opción de la Parte 21 se ha considerado una medida de transición hasta que pudieran mejorarse las reglas para los R-CoA, de manera que también pudieran aplicarse a esta categoría de aeronaves. Por tanto, la NPA preveía no dar continuidad a la disposición de la Parte 21A.701(15).
7. Se formularon muchos comentarios contrarios en cuanto a la eliminación de la opción de la autorización de vuelo de 21A.701(15) por parte del colectivo de propietarios de aeronaves que actualmente vuelan con una autorización de vuelo permanente, y también por parte de las autoridades nacionales de aviación.
8. La Agencia reconoce que el impacto de la medida propuesta no puede valorarse plenamente sin tener los resultados finales de la NPA 2008-07 («Proceso ELA»; «Cambios y reparaciones estándar» y «Especificaciones de certificación para aviones

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, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 243, de 27 de septiembre de 2003, p. 6).

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 de junio de 2007.

³ Reglamento (CE) n° 216/2008 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) No 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79, de 19 de marzo de 2008, p. 1)

⁴ Véanse los archivos sobre elaboración de normas en http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.php

deportivos ligeros») y que la eliminación de la opción de autorización permanente de vuelo podría llevar a la inmovilización en tierra de aeronaves.

Por tanto, la Agencia ha decidido eliminar de esta NPA los cambios propuestos a los apartados 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 y los cambios relacionados en AMC y GM a la Parte 21.

9. Sin perjuicio de los comentarios precedentes, la Agencia sigue considerando que la autorización de vuelo no constituye el certificado de aeronavegabilidad adecuado para aeronaves que operen de forma permanente en básicamente la misma configuración y circunstancias que las señaladas en la nota explicativa a la NPA.
10. Por ello, la Agencia pretende iniciar una nueva tarea de reglamentación dedicada a los requisitos iniciales y de mantenimiento de la aeronavegabilidad y a los certificados adecuados para las aeronaves en cuestión. Esta tarea de reglamentación puede abordar debidamente la nueva situación normativa tras la implantación de la NPA 2008-07 y problemas particulares de aeronaves que operen actualmente con una autorización permanente de vuelo.
11. Como respuesta a otros comentarios, la Agencia ha introducido nuevas disposiciones en el proyecto de enmienda que permiten una fácil transferencia de aeronaves de un CoA normal a un R-CoA en caso de que el tipo se convierta en «huérfano». Sin embargo, esto no resolverá los problemas de mantenimiento de la aeronavegabilidad descritos por muchos autores de comentarios, como por ejemplo la disponibilidad de repuestos debidamente certificados.
12. Todas las decisiones anteriores quedaron reflejadas en el CRD, que se publicó junto con los textos normativos resultantes de la incorporación de los comentarios.
13. A 8 de junio de 2009 se habían recibido cuatro reacciones de tres interlocutores al CRD. Ninguna ellas dio lugar a que la Agencia realizara cambios adicionales en sus propuestas.

III. Contenido del Dictamen de la Agencia

14. El presente Dictamen propone la modificación de la Parte 21, y en particular de las disposiciones relacionadas con la emisión de R-TC y R-CoA. El concepto de R-CoA se incorpora en el Reglamento de base para abordar el caso de aquellas aeronaves que no puedan satisfacer todos los requisitos aplicables de aeronavegabilidad, pero para las que de cualquier modo puede garantizarse una seguridad adecuada por medio de restricciones, limitaciones y otras medidas de mitigación. Este concepto también queda incluido en la Parte 21 pero, debido a la falta de tiempo, no se ha desarrollado un conjunto detallado y exhaustivo de requisitos y AMC/GM. Mientras tanto, se utiliza el R-CoA para abordar el caso de aeronaves para las que no haya otro titular activo de certificado de tipo (TC) y para aeronaves incluidas en el ámbito de la Agencia que (aún) no hayan recibido un TC de la Agencia. La práctica desarrollada para estas aeronaves debe codificarse en la Parte 21.
15. La norma actual ya describe dos formas de obtener un R-CoA, que se definen y elaboran con más detalle en este dictamen:
 - *R-CoA basado en un R-TC:*
Previsto para aeronaves que no puedan satisfacer todos los requisitos aplicables de aeronavegabilidad por estar específicamente diseñadas para un propósito especial, como fumigado de cosechas, control meteorológico, etc.
 - *R-CoA basado en una aprobación de diseño que certifique la conformidad con especificaciones de aeronavegabilidad específicas (SAS) emitido por la Agencia para el caso específico:*
Previsto para aeronaves individuales que, por diversos motivos, no puedan satisfacer los requisitos aplicables de aeronavegabilidad, pero para las que en cualquier modo pueda garantizarse la seguridad por medio de restricciones,

limitaciones y otras medidas de mitigación. Ejemplos para los que se utiliza actualmente esta opción son aquellas aeronaves sin titular activo de TC (aeronaves «huérfanas») y aeronaves diseñadas en la antigua Unión Soviética para las que la Agencia no haya emitido (aún) un TC. Se proponen nuevas disposiciones que permitan una fácil transferencia de una aeronave de un CoA normal a un R-CoA en caso de que el tipo quede «huérfano».

Este dictamen prevé añadir una tercera opción:

- *R-CoA basado en un TC y en un certificado de tipo restringido suplementario (R-STC, por sus siglas en inglés):*

Previsto para aeronaves que ya poseen un certificado normal de aeronavegabilidad (CoA) basado en un TC normal, pero que están modificadas para un propósito especial como en el primer caso anterior. Sin esta nueva opción, la única forma de que los modificadores de aeronaves para propósitos especiales puedan obtener la aprobación sería solicitar un nuevo R-TC completo. La responsabilidad asociada de diseño de toda la aeronave iría normalmente más allá de la capacidad del modificador, y no sería coherente con la forma en que se tratan las modificaciones «normales» a aeronaves en la Subparte E.

IV. Evaluación del impacto en la normativa

16. Se espera que la modificación tenga un impacto moderadamente positivo sobre la seguridad, teniendo en cuenta que el propósito principal de las medidas normativas es que sean reflejo de los requisitos de la práctica actual de la Agencia y de la práctica anterior en los Estados miembros.

Para las aeronaves huérfanas, se definirán más claramente las responsabilidades de los distintos actores, haciendo posible una supervisión más eficiente del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Se espera que esto contribuya a una mayor seguridad.

Para las aeronaves de la antigua Unión Soviética, las condiciones para emitir especificaciones específicas de aeronavegabilidad por parte de la Agencia asegurarán un nivel básico y consistente de seguridad. Sólo podrán seguir operativos con un R-CoA los tipos de aeronaves que superen la prueba de conformidad con dichas SAS. También se espera que esto contribuya a una mayor seguridad.

17. Se espera que el impacto económico general de la modificación sea positivo. Todas las aeronaves implicadas necesitan algún tipo de certificado de aeronavegabilidad, y en todos los casos, una aprobación de diseño de la Agencia, seguido de una determinación de conformidad por el Estado miembro de matrícula. Esto significa que las tasas y cargas asociadas a la implicación de la autoridad serán similares para las distintas opciones.

El cambio automático y casi automático de categoría de certificado de aeronavegabilidad para aeronaves huérfanas eliminará cierta carga administrativa, teniendo por tanto un impacto económico positivo. El cambio en la categoría de certificado de aeronavegabilidad para aeronaves huérfanas y de la antigua Unión Soviética y el posible cambio en las operaciones permitidas para estas aeronaves será consecuencia de los requisitos ya existentes, y no se verá afectado por la modificación.

Las medidas propuestas para evitar que determinados tipos de aeronaves queden huérfanos tendrá un impacto económico positivo debido a que los titulares de TC podrán mantener sus TC de forma relativamente simple, permitiéndose así que los titulares de TC más vulnerables puedan seguir desarrollando una actividad comercial.

Se espera que la nueva posibilidad de R-STC tenga un impacto económico moderadamente positivo. Permitirá a los modificadores de aeronaves limitar sus esfuerzos de conformidad únicamente a los diseños modificados, en vez de tener

que solicitar un R-TC completamente nuevo y de tener que demostrar la conformidad para toda la aeronave con respecto a los últimos requisitos.

18. Distribución justa y equitativa de impactos positivos y negativos entre los sectores implicados: La mayor parte de los impactos afectarán únicamente a un sector relativamente pequeño de la aviación. Sin embargo, ello es una consecuencia lógica del asunto abordado por esta NPA: Los R-CoA se emiten únicamente para aeronaves de usos especiales o para aeronaves que no pueden satisfacer todos los requisitos de aeronavegabilidad por otros motivos. Es por tanto inevitable que únicamente se beneficien de la modificación un número limitado de entidades.

Colonia, 7 de diciembre de 2009

P GOUDOU
Director Ejecutivo