



DICTAMEN Nº 01/2010

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

de 12 de mayo de 2010

sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (CE) nº 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 de producción

“Subparte J – APROBACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN DE DISEÑO”

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 en relación con el desarrollo de un programa de certificación, para ampliar la facultad de las organizaciones de diseño de efectuar revisiones secundarias del manual de vuelo e incluir revisiones editoriales secundarias.
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° 216/2008³ (en lo sucesivo, el «Reglamento de base»).

II. Consultas

3. El principal objeto de la notificación de propuesta de enmienda (NPA, por sus siglas en inglés) 2006-16⁴ era resolver el conflicto entre los actuales apartados de la Parte 21 a fin de clarificar y proporcionar una mayor seguridad jurídica sobre el grado de participación de la Agencia en la verificación del cumplimiento relacionado con el proyecto. Específicamente, los dos apartados en cuestión son: 21A.257 b), que otorga a la Agencia la facultad discrecional de verificar la validez de las declaraciones de conformidad presentadas por el solicitante, y 21A.263 b), que establece que la Agencia debe aceptar las declaraciones de conformidad sin verificación ulterior.
4. El grupo formativo, integrado por personal de la Agencia, autoridades y partes interesadas del sector, propuso en primer lugar un concepto para resolver esta cuestión. El 12 de octubre de 2006 se publicó en el sitio web de la Agencia la NPA 2006/16, que contenía el proyecto de dictamen sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1702/2003.
5. Concluido el plazo, el 12 de enero de 2007, la Agencia había recibido 158 comentarios de 35 autoridades nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas.
6. Los comentarios recibidos sobre la NPA 2006/16 pusieron de manifiesto la división de opiniones. Algunas de las cuestiones planteadas incluían: una posible reducción de la seguridad debido a un menor nivel de participación de la Agencia en la certificación de productos, la incapacidad de la Agencia para acceder a los datos de certificación, el equilibrio entre la organización y la certificación de productos, etc. Por consiguiente, se llevó a cabo un debate interno en profundidad con el fin de conciliar estas cuestiones y las posiciones contrapuestas.

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 de producción (DO L 243 de 27.9.2003, p. 6), modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 1194/2009 de la Comisión de 30 de noviembre de 2009.

² Decisión del Consejo de Administración relativo 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 derogan la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1), modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.

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

7. Se acusó recibo de todos los comentarios recibidos y se incorporaron a un Documento de respuesta (CRD, por sus siglas en inglés) que se publicó en el sitio web de la Agencia el 16 de septiembre de 2008. Este CRD contiene una lista de todas las personas y organizaciones que aportaron sus comentarios, así como las respuestas de la Agencia.
8. El CRD publicado incluye una propuesta revisada y los cambios introducidos con el fin de establecer una delimitación más clara de responsabilidades entre el solicitante y la Agencia. Debido a la naturaleza controvertida de esta tarea, el Director Ejecutivo de la Agencia prorrogó el plazo para responder de los dos meses normales a tres meses, con la fecha límite el 16 de diciembre de 2008.
9. Un grupo de examen establecido de conformidad con el procedimiento normativo de la Agencia no apoyó el concepto revisado. Además, tras la publicación del CRD la Agencia recibió 86 comentarios de las partes interesadas contrarios al CRD, muchos de los cuales indicaban una falta de apoyo a los conceptos principales.
10. La Agencia reconoce que el concepto propuesto en el CRD 16/2006 aún no se ha desarrollado del todo y requiere más elaboración y revisiones antes de que pueda considerarse su inclusión en la Parte 21. No obstante, la Agencia también reconoce que determinados aspectos de las propuestas que no son controvertidos, concretamente la introducción de un programa de certificación y la ampliación de la facultad de las organizaciones de diseño para aprobar revisiones secundarias en los manuales de vuelo, deben seguir adelante e incluirse en la Parte 21.

Por lo tanto, la Agencia ha decidido eliminar de esta NPA los cambios propuestos a los puntos 21A.38, 21A.114, 21A.257 y los cambios relacionados en AMC y GM a la Parte 21 y conservar los cambios propuestos a los puntos 21A.20, 21A.21, 21A.33, 21A.97, 21A.103, 21A.115, 21A.263, 21A.433 (con cambios secundarios que reflejen el ámbito reducido de esta propuesta).

11. Las cuestiones que siguen siendo controvertidas, entre las que se incluyen el alcance de la aprobación como organización de diseño, el equilibrio entre la aprobación como organización de diseño y la certificación de productos y el nivel y la naturaleza de la participación de la Agencia en la certificación de productos, serán sometidas a una nueva revisión por la Agencia como parte de una tarea interna continua relacionada con la dirección estratégica y la función de la Agencia.

III. Contenido del dictamen de la Agencia

12. El presente Dictamen propone la modificación de la Parte 21, y en particular de las disposiciones relacionadas con la demostración de conformidad con los criterios de certificación de tipo y con los requisitos de protección ambiental, y la posibilidad de ampliar las aprobaciones como organizaciones de diseño para permitir revisiones secundarias al manual de vuelo sin la participación de la Agencia.
13. La introducción del requisito de que el solicitante facilite a la Agencia un programa de certificación tiene por objeto formalizar la práctica existente, y ya ha sido incluido como parte de los procedimientos de certificación publicados por la Agencia.
14. Las facultades ampliadas al titular de una aprobación como organización de diseño en virtud del apartado 4) de la letra c) del punto 21A.263 para aprobar determinados cambios del manual de vuelo de la aeronave sin la participación de la Agencia se contradicen con la identificación de *secundario* según el punto 21A.91. La naturaleza de los "cambios documentales en el manual de vuelo de la aeronave" ha sido un problema recurrente. Por lo tanto, el apartado 4) de la letra c) del punto 21A.263 se modifica para referirse a las "revisiones secundarias" (que se definen en los AMC y GM asociados), que abarcan los cambios técnicos a los AFM asociados con cambios secundarios de diseño en virtud del punto 21A.91, junto con otros cambios documentales no técnicos tal como se definen en la actualidad.

IV. Evaluación del impacto en la normativa

15. Está previsto que esta modificación no tenga ningún efecto sobre la seguridad.
16. La introducción del programa de certificación (21A.20) ya es una práctica normal y no tendrá ningún impacto económico para los solicitantes. Su introducción en la Parte 21 consagrará, no obstante, la práctica existente en la legislación de la UE y representará una clara obligación para el solicitante.
17. La nueva posibilidad de ampliar las facultades de aprobación como organización de diseño para aprobar revisiones secundarias en los manuales de vuelo tendrá un impacto económico moderadamente positivo. Esta posibilidad permitirá a los titulares de una aprobación como organización de diseño aprobar, con el apoyo adecuado, revisiones secundarias en los manuales de vuelo sin ninguna demora a causa de la necesidad de que la Agencia participe, y exime a la Agencia de realizar una tarea que supone un beneficio pequeño o nulo para la seguridad.
18. No se identificó ninguna cuestión relacionada con la justicia y la equidad.

Colonia, 12 de mayo de 2010

P. GOUDOU
Director Ejecutivo