

**ES**

**ES**

**ES**



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, XXX  
C

Propuesta de

**REGLAMENTO (UE) N° .../2011 DE LA COMISIÓN**

**de [...]**

**por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1702/2003 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**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

Propuesta de

**REGLAMENTO (UE) N° .../... DE LA COMISIÓN (UE) N° .../...**

**de ...**

**por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1702/2003 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**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el 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) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con el objetivo de someter las aeronaves motopropulsadas no complejas, aeronaves recreativas y productos relacionados, componentes y equipos a medidas proporcionales a su diseño simple y tipo de operación, al tiempo que se mantiene un uniforme y elevado nivel de seguridad aeronáutica en Europa, resulta necesario introducir cambios en los requisitos y procedimientos para la certificación de aeronaves recreativas y productos relacionados, así como componentes y equipos y de organizaciones de diseño y producción.
- (2) Por ello el Reglamento (CE) n° 1702/2003 <sup>(2)</sup> debe modificarse en consecuencia.
- (3) Las medidas que establece el presente Reglamento se ajustan al dictamen <sup>(3)</sup> editado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en adelante, «la Agencia») en virtud del artículo 17, apartado 2, letra b y del artículo 19, apartado 1 del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (4) Las medidas que establece el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 65 del Reglamento (CE) n° 216/2008.

---

<sup>1</sup> DO L 79 de 19.3.2008, p. 1. Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 1108/2009 de 21 de octubre de 2009 (DO L 309 de 24.11.2009, p. 51).

<sup>2</sup> DO L 243 de 27.9.2003, p. 6. Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 1194/2009 de 30 de noviembre de 2009 (DO L 321 de 8.12.2009, p. 5).

<sup>3</sup> Dictamen 01/2011 sobre el «proceso ELA» y «cambios y reparaciones estándar».

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### *Artículo 1*

El Reglamento (CE) nº 1702/2003 se modifica de la siguiente forma:

1. Se añaden nuevas definiciones para ELA1 y ELA2 al artículo 1 tal como sigue:
  - (j) «Aeronave ELA1» significa las siguientes aeronaves ligeras europeas tripuladas:
    - (i) un avión con una masa máxima al despegue (MTOM) de 1 200 kg o inferior que no esté clasificado como aeronave motopropulsada compleja;
    - (ii) un planeador o motovelero con 1 200 kg de MTOW o inferior;
    - (iii) un globo aerostático con un volumen máximo de gas de empuje de diseño o aire caliente no superior a 3 400 m<sup>3</sup> para globos de aire caliente, 1 050 m<sup>3</sup> para globos de gas, 300 m<sup>3</sup> para globos de gas cautivos;
    - (iv) un dirigible diseñado para no más de 4 ocupantes y con un volumen máximo de gas de empuje de diseño o aire caliente no superior a 3 400 m<sup>3</sup> para dirigibles de aire caliente y 1 000 m<sup>3</sup> para dirigibles de gas;
  - (k) «Aeronave ELA2» significa las siguientes aeronaves ligeras europeas tripuladas:
    - (i) un avión con una masa máxima al despegue (MTOM) de 2 000 kg o inferior que no esté clasificado como aeronave motopropulsada compleja;
    - (ii) un planeador o motovelero con 2 000 kg de MTOW o inferior;
    - (iii) un globo aerostático;
    - (iv) un dirigible de aire caliente;
    - (v) un dirigible de gas que cumpla todos los siguientes elementos:
      - 3% de pesadez estática máxima,
      - Sin empuje vectorial (excepto empuje negativo),
      - Diseño convencional y simple de:
        - Estructura,
        - Sistema de control,
        - Sistema de globo compensador,
      - Controles asistidos no automáticos;
    - (vi) Un aerogiro muy ligero

### *Artículo 2*

El anexo Parte 21 al Reglamento (CE) nº 1702/2003 se modifica de acuerdo con el anexo al presente Reglamento.

*Artículo 3*

El presente Reglamento entrará en vigor a los 20 días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas,

*Por la Comisión*  
[...]  
*Miembro de la Comisión*

## ANEXO

El anexo Parte 21 al Reglamento (CE) nº 1702/2003 se modifica de la siguiente forma:

1) El apartado 21A.14(b) se sustituye por lo siguiente:

### **21A.14 Demostración de la capacidad**

«(b) No obstante lo dispuesto en el apartado (a), como procedimiento alternativo para demostrar su capacidad, el solicitante podrá solicitar permiso a la Agencia para utilizar procedimientos que expongan las prácticas de diseño específicas, los recursos y la secuencia de actividades necesarias para cumplir con la presente Parte, cuando el producto sea uno de los siguientes:

1. una aeronave ELA2;
2. un motor o hélice instalados en una aeronave ELA2;
3. un motor de pistón;
4. una hélice de paso regulable o fija.»

2) Se introduce un nuevo apartado 21A.14(c) de la siguiente forma:

«(c) No obstante lo dispuesto en el apartado (a), un solicitante puede optar por demostrar la capacidad al proporcionar a la Agencia el programa de certificación requerido por 21A.20(b)<sup>4</sup> cuando el producto es uno de los siguientes elementos:

1. una aeronave ELA1;
2. un motor o hélice instalados en una aeronave ELA1;»

3) El apartado 21A.35(b) se sustituye por lo siguiente:

### **21A.35 Ensayos en vuelo**

«(b) El solicitante deberá realizar todos los ensayos en vuelo que la Agencia considere necesarios:

1. para determinar la conformidad con los criterios de certificación de tipo y requisitos de protección medioambiental, y
2. para aeronaves que vayan a certificarse según esta sección, excepto:
  - (i) planeadores y motoveleros, y
  - (ii) globos y dirigibles definidos en ELA1 o ELA2, y
  - (iii) aviones de 2 722 kg o menos de masa máxima al despegue (MTOM),

Para determinar si existen garantías razonables de que la aeronave, sus componentes y equipos son fiables y funcionan correctamente.»

4) El apartado 21A.90 se sustituye por lo siguiente:

---

<sup>4</sup> 21A.20(b) según lo propuesto en el Dictamen 01/2010.

### **«21A.90A Ámbito**

Esta Subparte establece el procedimiento para la aprobación de cambios a los diseños de tipo y certificación de tipo, y establece los derechos y obligaciones de los solicitantes de, y titulares de, dichas aprobaciones. Esta Subparte también define los cambios estándar que no están sujetos a un proceso de aprobación según esta Subparte. En esta Subparte, las referencias a los certificados de tipo incluyen el certificado de tipo y el certificado de tipo restringido.»

(5) Se introduce un nuevo apartado 21A.90B de la siguiente forma:

### **«21A.90B Cambios estándar**

(a) Cambios estándar son cambios a un diseño de tipo:

1. en relación a:

- (i) aviones de 5 700 kg o menos de masa máxima al despegue (MTOM);
- (ii) aerogiros de 3 175 kg de MTOM o menos;
- (iii) planeadores, motoveleros, globos y dirigibles, según lo definido en ELA1 o ELA2,

2. que siguen los datos de diseño incluidos en una especificación de certificación otorgada por la Agencia, que contiene métodos, técnicas y prácticas aceptables para llevar a cabo e identificar cambios estándar, incluidas las instrucciones asociadas para el mantenimiento de la aeronavegabilidad; y

3. que no están en conflicto con los datos de los titulares de certificación de tipo.

(b) Los apartados 21A.91 a 21A.109 no son aplicables a los cambios estándar.»

6) En el apartado 21A.112B punto (c) se inserta lo siguiente:

«(c) No obstante lo dispuesto en el apartado (a) y (b), un solicitante puede optar por demostrar la capacidad a través de la aprobación de la Agencia de un programa de certificación que detalle los medios para la demostración del cumplimiento para un STC en una aeronave, motor y hélice definida en el apartado 21A.14(c).»

7) El apartado 21A.116 se sustituye por lo siguiente:

### **«21A.116 Transferencia**

Un certificado de tipo suplementario solo será transferido a una persona natural o jurídica que sea capaz de aceptar las obligaciones establecidas en 21A.118A y con este propósito haya demostrado su capacidad para cumplir los criterios de 21A.112B excepto para aeronaves ELA1 para los que la persona natural o jurídica haya acordado con la Agencia sobre el uso de los procedimientos que establecen sus actividades para llevar a cabo estas obligaciones.»

8) El apartado 21A.307 se sustituye por lo siguiente:

### **«21A.307 Aptitud de componentes y equipos para la instalación**

Un componente o equipo será apropiado para la instalación en un producto con certificación de tipo cuando se encuentre en un estado para su funcionamiento seguro, y:

- (a) esté acompañado por un certificado de aptitud autorizado (formulario EASA 1), que certifique que el elemento ha sido fabricado de conformidad con los datos de diseño aprobados y esté marcado de acuerdo con la Subparte Q; o
- (b) un componente estándar, o

- (c) un componente o equipo de una aeronave ELA1 o ELA2 que:
1. no tenga caducidad, ni sea parte de la estructura primaria, ni parte de los mandos de vuelo; y
  2. sea considerado elegible para su instalación en su propia aeronave por el propietario de la aeronave; y
  3. esté marcado de acuerdo con la Subparte Q; y
  4. esté identificado para la instalación en la aeronave específica.»
- 9) El apartado 21A.431 se sustituye por lo siguiente:

**«21A.431A Ámbito**

- (a) Esta Subparte establece el procedimiento para la aprobación de diseño de reparación y establece los derechos y obligaciones de los solicitantes de, y titulares de, dichas aprobaciones.
- (b) Esta Subparte define las reparaciones estándar que no están sujetas a un proceso de aprobación según esta Subparte.
- (c) Una “reparación” significa la eliminación de daños y/o la restauración de una condición de aeronavegabilidad tras la puesta inicial en servicio por el fabricante de cualquier producto, componente o equipo.
- (d) La eliminación de daños mediante la sustitución de componentes o equipos sin la necesidad de actividades de diseño deberá considerarse como tarea de mantenimiento y por ello no requerirá de aprobación, en virtud de esta Parte.
- (e) Una reparación de un artículo ETSO se tratará como un cambio del diseño ETSO y se procesará de acuerdo con 21A.611.»
- 10) Se introduce un nuevo apartado 21A.431B de la siguiente forma:

**«21A.431B Reparaciones estándar**

- (a) Reparaciones estándar son reparaciones:
- (1) en relación a:
    - (i) aviones de 5 700 kg o menos de masa máxima al despegue (MTOM);
    - (ii) aerogiros de 3 175 kg de MTOM o menos;
    - (iii) planeadores y motoveleros, globos y dirigibles, según lo definido en ELA1 o ELA2.
  - (2) que siguen los datos de diseño incluidos en una especificación de certificación otorgada por la Agencia, que contiene métodos, técnicas y prácticas aceptables para llevar a cabo e identificar reparaciones estándar, incluidas las instrucciones asociadas para el mantenimiento de la aeronavegabilidad; y
  - (3) que no están en conflicto con los datos de los titulares de certificación de tipo.
- (b) Los apartados 21A.432A a 21A.451 no son aplicables a las reparaciones estándar.»
- 11) El apartado 21A.432B se sustituye por lo siguiente:



### **«21A.432B Demostración de la capacidad**

- (a) Un solicitante de una aprobación de diseño de reparación importante debe demostrar su capacidad mediante la titularidad de una aprobación como organización de diseño, otorgada por la Agencia de conformidad con la Subparte J.
- (b) No obstante lo dispuesto en el apartado (a), como procedimiento alternativo para demostrar su capacidad, el solicitante podrá solicitar permiso a la Agencia para utilizar procedimientos que establezcan las prácticas de diseño específicas, los recursos y la secuencia de actividades necesarias para cumplir con esta Subparte.
- (c) No obstante lo dispuesto en los apartados (a) y (b), un solicitante puede solicitar permiso de la Agencia para la aprobación de un programa de certificación que especifique las prácticas de diseño, recursos y secuencia de actividades específicas necesarias para cumplir con esta parte para una reparación en un producto definido en el apartado 21A.14(c).»

12) El apartado 21A.441 se sustituye por lo siguiente:

### **«21A.441 Realización de la reparación**

- (a) La realización de una reparación se llevará a cabo de acuerdo con la Parte M o Parte 145, según sea apropiado, o mediante una organización de producción debidamente aprobada de acuerdo con la Subparte G, en virtud de la atribución 21A.163(d).
- (b) La organización de diseño deberá transmitir a la organización de mantenimiento que lleva a cabo la reparación todas las instrucciones necesarias para la instalación.»