

DICTAMEN N° 04/2006

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA,

para la modificación del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas

«Norma reconocida oficialmente»

I. Consideraciones Generales

1. El objeto del presente Dictamen es proponer modificaciones de los párrafos M.A.301(2) y 147.A.105(f) del Reglamento (CE) n° 2042/2003¹ de la Comisión. La razón de esta actividad normativa es la de aclarar el significado del término «norma reconocida oficialmente».
2. La Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo «la Agencia») participa directamente en el proceso normativo. La Agencia ayuda a la Comisión en sus tareas ejecutivas preparando proyectos de Reglamento, y sus modificaciones, con vistas a aplicar el Reglamento (CE) n° 1592/2002 (en lo sucesivo «Reglamento de Base»²). Dicha asistencia se materializa en forma de «Dictámenes» (Artículo 14 (1)). Asimismo, la Agencia adopta medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa (MAC/DO) para su uso en el proceso de certificación (Artículo 14 (2)).
3. El texto del presente Dictamen ha sido elaborado por la Agencia y ha sido transmitido a todas las partes interesadas para su consulta conforme a lo dispuesto en el Artículo 43 del Reglamento de Base y en los Artículos 5(3) y 6 del Procedimiento Normativo³.
4. Esta actividad normativa se incluyó en el programa normativo de la Agencia del año 2006 y ejecuta la tarea normativa MDM. 013.
5. El Dictamen ha sido aprobado siguiendo el procedimiento especificado por el Procedimiento Normativo de la EASA, de acuerdo con las disposiciones del Artículo 14 del Reglamento (CE) n° 1592/2002.

II. Contenido del Dictamen de la Agencia

6. Al responder al documento de consulta para la adopción del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión y de los MAC/DO relacionados, las autoridades nacionales y algunas empresas solicitaron que se aclarara el término «norma reconocida oficialmente» que se incluye en los párrafos M.A.301(2), M.A.402(b), M.A.606(f), M.A.608(b), 145.A.30(f), 145.A.40(b) y 147.A.105(f) de dicho Reglamento.
7. Varios comentarios consideraban ambigua la expresión «oficialmente» y otros señalaban que no estaba claro qué autoridad / entidad declarararía la norma como oficial. Se propusieron varias soluciones: la primera de todas aclarar este término a través de los MAC/DO, la segunda sustituir «norma reconocida oficialmente» por

¹ DO L 315 de 28.11.2003, p. 1.

² El 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 de 7.9.2002, p.1), Reglamento modificado en última instancia por el Reglamento (CE) n° 1701/2003 de la Comisión, de 24 septiembre de 2003 (DO L 243 de 27.9.2003, p. 5).

³ Decisión del Consejo de Administración relativa al 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.

«una norma reconocida por la autoridad competente», y finalmente añadir «o Reglamentos nacionales» después de «norma reconocida oficialmente». Como respuesta a todos estos comentarios, la Agencia reconoció que este concepto necesitaba ser aclarado y decidió añadir MAC/DO para despejar las dudas que existen al respecto.

8. Además, durante el primer año de aplicación del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, se puso de manifiesto que el texto contenía algunos errores e inconsistencias en dos párrafos de sus anexos que se referían al término «norma reconocida oficialmente». El presente Dictamen también contiene propuestas para abordar estos problemas. La necesidad de corregir los errores e inconsistencias detectados en los párrafos M.A.301(2) y 147.A.105(f) del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión obliga a la Agencia a emitir un Dictamen además de la Decisión del Director Ejecutivo que era el «producto» original contemplado en TOR MDM-13.
9. Después de analizar en profundidad el Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, se ha llegado a la conclusión de que el término «norma reconocida oficialmente» se utiliza varias veces, si bien en cuatro contextos muy distintos:
 - a) M.A.301 (2), Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad, *«El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y el buen funcionamiento tanto del equipamiento operacional como de emergencia deberá asegurarse mediante [...] la rectificación según una norma oficialmente reconocida de cualquier defecto o daño que afecte a la operación segura».*
 - b) M.A.402 (b), M.A. 608(b) y 145.A.40 (b) *«las herramientas y equipos se deberán controlar y calibrar conforme a una norma reconocida oficialmente».*
 - c) M.A.606 (f) y 145.A.30 (f) *«El personal que realice tareas especializadas [...] deberá estar cualificado con arreglo a una norma que goce de reconocimiento oficial.»*
 - d) 147. A.105 (f) *«La experiencia y cualificación de los instructores, examinadores y evaluadores se fijará en una norma oficialmente reconocida.»*
10. El párrafo 21.A.303 del subapartado K «piezas y dispositivos» del Reglamento (CE) N° 1702/2003⁴ de la Comisión dispone que *«la demostración de la conformidad de los componentes y equipos que se vayan a instalar en un producto con certificado de tipo deberá realizarse [...] en el caso de componentes estándar, de acuerdo con normas reconocidas oficialmente».* La documentación orientativa se elaboró para explicar el significado del término *normas reconocidas oficialmente* en GM N° 2 de 21.A.303 (c) de la Decisión n° 2003/1/RM⁵ *«se entenderá por norma reconocida oficialmente toda norma que sea establecida o publicada por un organismo oficial, con o sin personalidad jurídica, y que goce de amplio reconocimiento en el sector del transporte aéreo como constitutiva de buenas prácticas».*

⁴ DO L 243 de 27.09.03, p. 6.

⁵ Decisión del Director Ejecutivo de la Agencia, de 17 de Octubre de 2003, sobre los medios aceptables de cumplimiento y la documentación orientativa de la Parte 21 (MAC/DO de la Parte 21).

11. La Agencia considera el contenido de GM n° 2 de 21.A.303 (c) aplicable por analogía a los párrafos M.A. 402(b), M.A. 608(b), 145.A.40 (b), M.A. 606(f) y 145.A.30 (f) ya que se trata del mismo contexto técnico de una norma técnica que ya existe en el sector. Por lo tanto, los MAC de los párrafos mencionados anteriormente han sido elaborados en este sentido y de forma consistente.
12. En el caso de M.A.301 (2), la referencia a «norma oficialmente reconocida» debería sustituirse por «de acuerdo con los datos especificados en M.A.304 y/o M.A.401», ya que la intención del legislador era referirse a datos aprobados de acuerdo con los Reglamentos aplicables.
13. Finalmente, la referencia a «norma oficialmente reconocida» del párrafo 147.A.105 (f) parece ser una errata ya que reza «La experiencia y cualificación de los instructores, examinadores y evaluadores se fijará en una norma oficialmente reconocida». La intención del legislador al adoptar el Reglamento n° 2042/2003 de la Comisión era que la experiencia y cualificación de los instructores, examinadores y evaluadores fuera determinada por la autoridad competente. Por lo tanto, la frase «se fijará en una norma oficialmente reconocida» debería sustituirse por «se fijará de acuerdo con los criterios publicados por la autoridad competente».

III. Consulta

14. Con el fin de llegar al mayor número posible de interesados, el 12 de enero de 2006 la Agencia publicó la NPA 01/2006 (Notificación de Propuesta de Enmienda - NPA, en sus siglas en inglés) en su sitio web (www.easa.europa.eu). La NPA se hizo pública junto con el proyecto de Dictamen de la Agencia Europea de Seguridad Aérea.
15. El día de expiración del plazo, la Agencia había recibido 12 comentarios de autoridades nacionales, organizaciones profesionales y particulares.
16. Todos los comentarios recibidos han sido tenidos en cuenta e incorporados 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. El CRD contiene una lista de todas las personas y organizaciones que han presentado comentarios y las respuestas que la Agencia ha dado a los mismos.
17. La mayoría de los comentarios recibidos en el marco de la tarea normativa solicitaban cambios ortotipográficos (maquetado, nueva numeración, etc.) que han sido tenidos en cuenta.
18. De acuerdo con el artículo 8 del procedimiento normativo estándar de la EASA, el CRD se publicó en el sitio web de la Agencia (www.easa.europa.eu) el 5 de julio de 2006.
19. El día de expiración del plazo (5 de septiembre de 2006), la Agencia no había recibido ningún comentario adicional.

IV. Evaluación de la repercusión normativa

20. Objetivo del Dictamen

El propósito de la NPA 1/2006 era aclarar el concepto de «norma reconocida oficialmente» a través de los MAC de la Parte M y de la Parte 145, así como modificar el Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión para corregir los errores e inconsistencias de los párrafos M.A.301(2) y 147.A.105(f).

21. Opciones

No hacer nada: Abstenerse de aclarar la expresión «norma reconocida oficialmente», tal como solicitaban las partes interesadas, y mantener los errores e inconsistencias detectados en el Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión.

Elaborar el presente Dictamen: El Dictamen aclara el significado del término «norma reconocida oficialmente» y corrige los errores e inconsistencias del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión.

22. Sectores afectados

Personas u organizaciones encargadas del mantenimiento de una aeronave y los instructores, examinadores y evaluadores además de las organizaciones de formación.

23. Impacto

Seguridad: El Dictamen aclara la situación, disminuye la cantidad de dudas y malos entendidos y, por lo tanto, es beneficioso para la seguridad.

Aspectos económicos: En el primer caso las partes interesadas continuarán como lo han venido haciendo hasta el momento: no hay impacto económico. Las consecuencias económicas de la segunda opción, que prevé que las prácticas existentes sean oficiales, son muy leves.

Medio ambiente: No se esperan impactos

Punto de vista social: No se esperan impactos

Otros requisitos de la aviación fuera del ámbito de la EASA: No se esperan impactos

Requisitos normativos extranjeros comparables: Ninguno.

24. Conclusión de la evaluación de la repercusión normativa

Basándose en esta evaluación de la repercusión normativa, la Agencia considera que el sometimiento de las propuestas está justificado.

Colonia, 13 de diciembre de 2006

P.GOUDOU
Director Ejecutivo