



**DICTAMEN N° 06/2011**

**DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA**

**de 2 de diciembre de 2011**

**sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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**

**Y**

**sobre un Reglamento de la Comisión por el que se 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**

**«Implementación de la CAEP/8»**

## RESUMEN

En su artículo 6, el Reglamento (CE) n° 216/2008 (el «Reglamento de base») define los requisitos esenciales respecto a la protección medioambiental con referencia al Anexo 16 de la OACI.

Con el presente Dictamen, la Agencia Europea de Seguridad Aérea sugiere a las Comisiones que modifiquen el Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, así como el Reglamento (CE) n° 216/2008.

El objetivo de dichas modificaciones es implementar las enmiendas al Anexo 16, Volumen I y Volumen II recomendadas por el 8º Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación de la OACI y adoptadas por el Consejo de la OACI el 4 de marzo de 2011.

El objetivo de la Enmienda 10 al Anexo 16, Volumen I de la OACI es resolver ciertos aspectos técnicos derivados de la aplicación de los esquemas de demostración y guías relacionadas para la homologación de aeronaves en cuanto al ruido. Todas las propuestas de cambio se consideran neutras en rigor, es decir, sin cambios en el límite de ruido.

El objetivo de la Enmienda 7 al Anexo 16, Volumen II de la OACI es actualizar las disposiciones referidas al rigor de las emisiones (es decir, el aumento del rigor en los límites de NOx) y resolver ciertos aspectos técnicos derivados de la aplicación de los esquemas de demostración y guías relacionadas para la homologación de las emisiones de motores aéreos. Los cambios incluyen una actualización de la disposición de recorte de la producción para motores que no cumplan la norma de NOx de la CAEP/6 con fecha efectiva de 1 de enero de 2013 acompañados de un proceso de dispensa.

El mayor problema es la adopción de una nueva norma de NOx y la actualización de la disposición de recorte de la producción para los motores de acuerdo con la norma de NOx de la CAEP/6. Aunque no resulta posible realizar una evaluación cuantificada del volumen de negocio y del número de personas afectadas, puede asumirse que las enmiendas al Reglamento de base y al Reglamento (CE) n° 1702/2003 (Parte-21) de la Comisión no derivan en un cambio importante respecto a la situación actual.

**I. Proceso, ámbito y consulta**

1. Con el presente Dictamen, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en adelante, la «Agencia») sugiere a la Comisión modificar los párrafos 21A.4 (a), 21A.130 (b) y 21A.165 (c) de la Sección A del Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión<sup>1</sup> (en adelante, la «Parte-21») y el artículo 6, párrafo 1 del Reglamento (CE) nº 216/2008<sup>2</sup> (en adelante, el «Reglamento de base»).
2. El presente Dictamen es el resultado de la siguiente tarea reguladora:

<b>Tarea reguladora nº</b>	<b>Título</b>	<b>Términos de referencia</b>	<b>NPA (Nº y fecha)</b>	<b>Nº del CRD (Nº y fecha)</b>
RMT.BR.008	Implementación de la CAEP 8 enmiendas	8/07/2010	2011-08 (16/05/11)	2011-08 (17/10/11)

3. El ámbito de la presente actividad reguladora se señala en los Términos de referencia (ToR) RMT.BR.008. En base a dichos ToR, la agencia desarrolló la Notificación de propuesta de enmienda (NPA) 2011-08.
4. La Notificación de propuesta de enmienda (NPA) 2011-08<sup>3</sup> que contenía el borrador del Dictamen para un Reglamento de la Comisión por el cual se modificaran los Reglamentos (CE) nº 216/2008 y (CE) nº 1702/2003 de la Comisión o la Parte-21 se publicó en el sitio web de la Agencia el 16 de mayo de 2011.
5. A fecha de cierre de 16 de agosto de 2011, la Agencia había recibido 38 comentarios de las autoridades nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas.
6. Todos los comentarios recibidos han sido admitidos e incorporados al Documento de respuesta a los comentarios (CRD) 2011-08, publicado en el sitio web de la Agencia el 17 de octubre de 2011<sup>4</sup>. Este CRD contiene un listado de todas las personas y/u organizaciones que hubieran formulado comentarios, así como las respuestas ofrecidas por la Agencia. En respuesta al CRD, se recibieron dos reacciones. Dichas reacciones apoyaban al CRD, por lo que, como resultado, no se requirieron cambios.

<sup>1</sup> 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 DO L 243, 27/9/2003, p. 6). Reglamento en su versión modificada por última vez por el Reglamento (CE) nº 1194/2009 de la Comisión, de 30 de noviembre de 2009 (DO L 321, 08/12/2009, p. 5).

<sup>2</sup> Reglamento (CE) nº 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, 19/03/2008, p. 1). Reglamento en su versión modificada por última vez por el Reglamento (CE) Nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009 (DO L 309, 24/11/2009, p. 51).

<sup>3</sup> Consulte los Archivos de reglamentación en <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

<sup>4</sup> Consulte los Archivos de reglamentación en <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

7. El presente Dictamen se ha adoptado con arreglo al procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia<sup>5</sup>, de conformidad con las disposiciones de los artículos 19 y 52 del Reglamento de base.
8. La norma propuesta ha tenido en cuenta el desarrollo de la Unión Europea y la legislación internacional (OACI), así como la armonización con las normas de otras autoridades pertenecientes a los socios principales de la Unión Europea, tal como se establece en los objetivos del artículo 2 del Reglamento de base. La norma propuesta toma en consideración el estado actual de la legislación de la Unión Europea correspondiente.

## **II. Resumen de los cambios propuestos por la Agencia**

9. El Reglamento de base define los requisitos esenciales para la protección medioambiental con referencia al Anexo 16 de la OACI. El artículo 6(2) especifica que, cuando se modifique el Anexo 16 de la OACI, se podrá llevar a cabo la adaptación de conformidad con el procedimiento normativo y el rigor citados en el artículo 65(5) del mismo Reglamento, con el objetivo de hacer coincidir debidamente los requisitos esenciales para la protección medioambiental con los expuestos en las normas de la OACI asociadas.

### Enmienda 10 al Anexo 16, Volumen I de la OACI

10. El objetivo de la Enmienda 10 al Anexo 16, Volumen I de la OACI es resolver ciertos aspectos técnicos derivados de la aplicación de los esquemas de demostración y guías relacionadas para la homologación de aeronaves en cuanto al ruido. Entre las propuestas, se incluyen:
  - a. Enmiendas a las disposiciones de aplicabilidad con objeto de eliminar complejidades innecesarias, repetición y redundancia en el texto, al tiempo que se mejora la claridad y la armonización entre los diferentes capítulos;
  - b. Una actualización en el Anexo a las referencias al Documento 9501 de la OACI — Manual técnico-ambiental, Volumen I: Procedimientos de homologación acústica de las aeronaves;
  - c. Texto nuevo en el Capítulo 3 del Anexo 16, Volumen I para aclarar la velocidad de referencia de despegue de la homologación acústica en los casos en los que no se especifica la velocidad de despegue del certificado de aeronavegabilidad;
  - d. Mejoras en la legibilidad y aclaración de guías anteriormente imprecisas o incompletas, incluido el cálculo del nivel efectivo de ruido percibido (EPNL), el ajuste de los datos relativos al ruido de las aeronaves respecto a las condiciones de referencia mediante métodos simplificados e integrados, la medición y caracterización de la atenuación sonora atmosférica, así como detalles técnicos varios y errores editoriales; y
  - e. Aclaración de que los niveles de ruido máximos aplicables a los aviones de reacción subsónicos puede utilizarse como directriz para los aviones supersónicos.
11. Todas las propuestas de cambio en el Anexo 16, Volumen I de la OACI se consideran neutrales en rigor, es decir, las propuestas de cambio no afectan a los límites de ruido.

---

<sup>5</sup> Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y el material guía (Procedimiento normativo). EASA MB 08-2007, 13/06/2007.

Enmienda 7 al Anexo 16, Volumen II de la OACI

12. El objetivo de la enmienda de los SARP en el Anexo 16, Volumen II de la OACI es actualizar las disposiciones referidas al rigor de las emisiones (es decir, el aumento del rigor en los límites de NOx) y resolver ciertos aspectos técnicos derivados de la aplicación de los esquemas de demostración y guías relacionadas para la homologación de las emisiones de motores aéreos. Entre las propuestas, se incluyen:
- La adopción de una nueva norma de NOx recomendada por la CAEP/8 para reducir más las emisiones de gases, lo que aumenta el rigor de los límites de NOx en comparación con la norma de la CAEP/6 <sup>6</sup>actual entre un 5 y un 15 por ciento para pequeños motores y un 15 por ciento para grandes motores con fecha de entrada en vigor de 1 de enero de 2014;
  - Una actualización de la disposición de recorte de la producción para motores que no cumplan la norma de NOx de la CAEP/6 con fecha efectiva de 1 de enero de 2013;
  - Actualizaciones al texto para sustituir «variaciones en los procedimientos» por «procedimientos equivalentes» con objeto de mejorar la consistencia y armonización dentro del Anexo 16, Volumen II y dentro del Documento 9501 de la OACI — Manual técnico-ambiental, Volumen II: Procedimientos para la certificación de los motores de aeronaves respecto a las emisiones; y
  - Mejoras en la legibilidad mediante el desplazamiento de ciertos párrafos a lugares más adecuados, así como la corrección de diversos aspectos tipográficos y editoriales.

El requisito de recorte de la producción de NOx y el proceso de dispensa

13. La Enmienda 7 al Anexo 16, Volumen II contiene el requisito de recorte de la producción de NOx que establece que los motores producidos en o después del 1 de enero de 2013 deben cumplir con el nivel de rigurosidad de NOx aprobado en la CAEP/6. El requisito de recorte de la producción de NOx de la CAEP/6 garantiza que los motores que no cumplan con dicho requisito no podrán producirse con posterioridad a dicha fecha. Sin embargo, el Anexo 16, Volumen II introduce la posibilidad de disfrutar de dispensas a este requisito, lo que permitiría ciertos ajustes temporales para reducir un impacto económico negativo. El proceso de dispensa se describe en el Documento 9501 de la OACI – Manual técnico-ambiental, Volumen II: Procedimientos para la certificación de los motores de aeronaves respecto a las emisiones.
14. Para la presente actividad normativa, el texto relativo al proceso de dispensa del Manual técnico-ambiental, Volumen II necesitó cierto grado de adaptación a fin de cubrir las necesidades del sistema normativo de la Agencia. Además, fue necesario hacer vinculantes ciertos puntos clave (por ejemplo, el marco temporal en el que pueden otorgarse las dispensas y la limitación en el número de las mismas) a fin de garantizar que se mantiene el objetivo del requisito de recorte de la producción. Por este motivo, la Agencia decidió introducir el proceso de dispensa en el Reglamento de la Comisión que modifica los Reglamentos (CE) nº 216/2008 y (CE) nº 1702/2003.
15. En consecuencia, el texto para el Dictamen que afecta al requisito de recorte de la producción y el proceso de dispensa, sugiere lo siguiente:
- El Párrafo 2 del Artículo 3 del Reglamento de la Comisión por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 216/2008 y (CE) nº 1702/2003 introduce un periodo de transición de cuatro años posterior a la fecha en la que los motores producidos deben cumplir con el requisito de recorte de la producción de NOx de la CAEP/6 (que es el 1 de enero de 2013). Durante este proceso de transición (del 1 de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2016), los Estados miembros pueden otorgar

---

<sup>6</sup> La Norma de la CAEP/6 fue recomendada en la reunión CAEP/6 celebrada en febrero de 2004.

dispensas. El número de dispensas está limitado en el caso de motores nuevos instalados en aeronaves nuevas. La Agencia debe establecer y mantener un registro que contenga los datos relativos a dichas dispensas.

- b. Las disposiciones para el requisito de recorte de la producción de NOx requieren la modificación del Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión, concretamente las disposiciones incluidas en la Sección A de la Parte-21 (21A.4 (a), 21A.130 (b) y 21A.165 (c)).

### III. Resumen de la evaluación de las repercusiones normativas

16. La Enmienda 10 al Anexo 16, Volumen I de la OACI y la Enmienda 7 al Anexo 16, Volumen II de la OACI, según lo explicado anteriormente en el presente documento, cierra ciertas fisuras legales y ayuda al tratamiento igualitario de todos los candidatos. Debido a que algunos de estos cambios afectan a la formulación de los propios requisitos, existe la necesidad de incluir dichas mejoras del Anexo 16 de la OACI en las leyes de la UE.
17. Sin embargo, el ámbito de los requisitos que deben cambiar no se limita al Artículo 6 del Reglamento de base. Según lo descrito anteriormente, el requisito de recorte de la producción de NOx y el proceso de dispensa requieren la modificación de la Parte 21 del Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión.
18. El mayor problema a este respecto es la adopción de una nueva norma de NOx y la actualización de la disposición de recorte de la producción para los motores de acuerdo con la norma de NOx de la CAEP/6. Aunque no resulta posible realizar una evaluación cuantificada del volumen de negocio y del número de personas afectadas, puede asumirse que las enmiendas al Reglamento de base y al Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión (Parte 21) no derivan en un cambio importante respecto a la situación actual.
19. Se identifican tres opciones:
  - a. Opción 1: No hacer nada.
  - b. Opción 2: Implementar requisitos alternativos que puedan ofrecer un nivel equivalente de protección medioambiental.
  - c. Opción 3: Adoptar las enmiendas sin alteraciones según lo acordado en la OACI

#### Seguridad

20. No se esperan repercusiones en la seguridad derivadas de estas medidas para ninguna de las opciones contempladas.

#### Economía

21. Se pueden esperar repercusiones económicas para la industria para cualquiera de las opciones. En lo referente a las opciones 1 y 2, puede afirmarse que cualquier desviación de las medidas adoptadas por la OACI aumentaría el riesgo de que los productos europeos no fueran aceptados en diferentes partes del mundo, con los costes asociados que esto conllevaría. En lo referente a la opción 3, la adopción de una nueva norma de NOx y la actualización de la disposición de recorte de la producción para los motores que no cumplan con la norma de NOx de la CAEP/6 derivarían en costes adicionales para los fabricantes y las líneas aéreas. Por otro lado, al compararla con las opciones 1 y 2 (ambas se desvían de las medidas adoptadas por la OACI), se espera que la reducción de la carga administrativa que conlleva para el sector la opción 3 (adoptar las medidas de la OACI sin alteraciones) tenga un efecto económico positivo.

Medio ambiente

22. La opción 1 («no hacer nada») supondría un impacto negativo en el medio ambiente, mientras que se espera que las opciones 2 y 3 tengan un efecto positivo sobre el medio ambiente. En referencia a la opción 3, ésta contempla especialmente la adopción de una nueva norma de NOx y la actualización de la disposición de recorte de la producción para motores de acuerdo con la norma de NOx de la CAEP/6. Sin embargo, también se cree que otros cambios implementados en el Anexo 16, Volúmenes I y II de la OACI tendrán un efecto positivo sobre el medio ambiente. Estos cambios resuelven ambigüedades e inconsistencias, proporcionan aclaraciones, ofrecen actualización respecto de los últimos avances técnicos e introducen especificaciones técnicamente sólidas y bien definidas.

Ámbito social

23. No se esperan repercusiones sociales derivadas de estas opciones, aparte del efecto indirecto provenientes de la mitigación de los efectos negativos de la aviación sobre el medio ambiente.

Armonización con las leyes internacionales

24. La norma propuesta ha tenido en cuenta el desarrollo de la legislación internacional (OACI). La norma propuesta está basada en la opción 3:
- a. es equivalente a las normas y prácticas recomendadas de la OACI;
  - b. el contenido de las normas de la FAA y la TCCA aún no es definitivo, pero podrían existir algunas diferencias respecto a la implementación del requisito de recorte de la producción de NOx; la Agencia cree que sigue siendo interesante para la UE adoptar las enmiendas tal como fueron acordadas en la OACI.

Colonia, dd mes AAAA

P. GOUDOU  
Director Ejecutivo