

**DICTAMEN N° 01/2006**

**DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA**

**sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (CE) n° 1592/2002 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**

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

**para aplicar los cambios resultantes de la Enmienda 8 del Volumen I y la Enmienda 5 del Volumen II del Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.**

## I. Consideraciones generales

1. En su sexta reunión, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/6) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) acordó modificaciones de las Normas y métodos internacionales recomendados sobre Protección del medio ambiente frente al ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores de las aeronaves (Anexo 16 al Convenio sobre aviación civil internacional, en lo sucesivo «Anexo 16»). Una vez procesadas por la OACI, estas modificaciones se adoptaron como enmiendas formales del Anexo 16 al Convenio sobre aviación civil internacional, denominado Convenio de Chicago, entrando en vigor el 24 de noviembre de 2005. Los requisitos medioambientales incluidos en el Anexo 16 son los requisitos esenciales de protección medioambiental conforme al artículo 6.1 del Reglamento (CE) n° 1592/2002 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<sup>1</sup> («el Reglamento de base»). Por lo tanto, cualquier modificación del Anexo 16 exige que la Comunidad decida si desea ajustar sus propios requisitos en consonancia y, en tal caso, modificar la referencia del artículo 6 para mantenerlo actualizado respecto a los documentos de la OACI. Con el tiempo, dicha enmienda puede provocar más modificaciones de las disposiciones adoptadas por la Comisión para la aplicación del artículo 6, tal y como se dispone en el párrafo 3 de dicho artículo. Éste es el objeto del presente Dictamen de la Agencia.
2. A fin de actualizar los reglamentos europeos mencionados anteriormente y de mantenerlos al día respecto a la versión más reciente del Anexo 16, es necesario introducir dos modificaciones:
  - una enmienda del artículo 6 del Reglamento básico para actualizar la referencia respecto a la edición más reciente;
  - una enmienda al Anexo del Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, 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<sup>2</sup> («Parte 21»).

El presente Dictamen se centra en estos dos puntos.

Cuando se adopten dichas modificaciones también será necesario actualizar las disposiciones emitidas por la Agencia de conformidad con el artículo 14 del Reglamento de base para facilitar la aplicación del Derecho comunitario:

- Decisión 2003/4/RM del Director ejecutivo sobre especificaciones de certificación que faciliten un medio aceptable de cumplimiento de los requisitos en cuanto a niveles de ruido de las aeronaves («CS-36»);
- Decisión 2003/1/RM del Director ejecutivo sobre medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos,

<sup>1</sup> DOUE L 240 de 7.9.2002, p. 1.

<sup>2</sup> DOUE L 243 de 27.9.2003, p. 6.

componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción 21 («AMC y GM de la Parte 21»).

Estas modificaciones adicionales no se pueden iniciar hasta que no se hayan publicado las enmiendas descritas en el presente Dictamen.

3. El presente Dictamen ha sido aprobado siguiendo el procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia<sup>3</sup>, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 del Reglamento de base.

## II. Consulta

4. El proyecto de Dictamen sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento de base, la Parte 21 y los proyectos de Decisiones del Director ejecutivo en este ámbito se hicieron públicos en el sitio web de la Agencia ([www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int)) el 14 de julio de 2005.
5. Hasta la fecha límite para el envío de comentarios, fijada el 14 de octubre de 2005, la Agencia había recibido 22 observaciones de autoridades nacionales o empresas privadas.
6. Todos los comentarios recibidos se han tenido en cuenta y se han incorporado en el documento adjunto de comentarios y respuestas (CRD, en sus siglas en inglés). Todos los comentarios recibidos apoyan la incorporación de las enmiendas 5 y 8 de la OACI al Derecho comunitario y la correspondiente modificación del artículo 6 y de la Parte 21.
7. No obstante, varios comentarios indicaron una cierta preocupación respecto a las intenciones de la Agencia en lo relativo a la transposición de las disposiciones de la Enmienda 8 sobre la documentación de certificación en cuanto al ruido que los operadores deben llevar a bordo de las aeronaves. Los autores de dichos comentarios esperaban que los Estados miembros pudieran elegir entre las tres opciones aceptadas por la OACI. Sin embargo, esto parece incompatible con las disposiciones del Reglamento de base, que exige normas comunes en toda la Comunidad. Por lo tanto, no sería posible permitir que los Estados miembros decidan la opción que prefieren. Dicha elección debe hacerse a nivel comunitario y debe aplicarse a todos los operadores comunitarios sin distinciones.
8. La opción incluida en la notificación de propuesta de enmienda (NPA, en sus siglas en inglés) de la Agencia se basa únicamente en el contenido de la Parte 21 tal y como se aprobó en septiembre de 2003. Este Reglamento requiere que las autoridades competentes emitan certificados de niveles de ruido de conformidad con el Formulario 45 de EASA. Esto se hizo en su momento anticipando los resultados del trabajo del CAEP, que ya era bien conocido y reflejaba lo que parecía ser una posición mayoritaria de los miembros europeos de este grupo en lo que respecta a la mejor solución para la documentación de las certificaciones en cuanto a ruido. De hecho, no se hizo ningún comentario sobre este aspecto cuando se hizo público el

---

<sup>3</sup> 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/7/03 de 27.06.2003.

proyecto de disposición de aplicación en 2003. Puede considerarse el cambio de sistema administrativo, pero como esto supondría una desviación significativa respecto al Derecho comunitario actual y es un asunto que no formaba parte de la consulta efectuada mediante la NPA 15-2005, es necesario iniciar un proceso normativo independiente que analice las ventajas e inconvenientes de dicho cambio y recabe la opinión de las partes interesadas. Por lo tanto, la Agencia tiene la intención de publicar un avance de notificación de propuesta de enmienda (A-NPA, en sus siglas en inglés) en el que se soliciten opiniones sobre esta cuestión y las preferencias por una u otra opción. Si en la mencionada consulta el cambio recibe un apoyo suficiente, la Agencia iniciará un proceso normativo para modificar el sistema administrativo de emisión de documentos relativos al ruido de las aeronaves. Con el fin de acelerar dicho proceso y minimizar el retraso en la aplicación de las enmiendas del CAEP/6, ya que es necesario cumplir las Normas de la OACI, el presente Dictamen y el CRD se publican al mismo tiempo para concluir el proceso normativo en curso.

### **III. Contenido del Dictamen de la Agencia**

9. El objeto del presente Dictamen es modificar el artículo 6 del Reglamento de base para actualizar la referencia a la edición más reciente del Anexo 16 y publicar las enmiendas correspondientes de la Parte 21. A continuación se detalla el contenido de dichas enmiendas.
10. La Enmienda 8 al Volumen I (Ruido de las aeronaves) del Anexo 16 fue aprobada por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la quinta reunión de su 174ª Sesión, el 23 de febrero de 2005. Entró en vigor el 24 de noviembre de 2005. Dicha enmienda minimiza los efectos de la aviación sobre el medio ambiente mediante mejoras de medidas que reducen el ruido de las aeronaves en su origen. También aclara el lenguaje de aplicabilidad incluyendo modificaciones de la aplicabilidad para permitir la certificación de aviones del Capítulo 5 con los requisitos del Capítulo 4, que son más exigentes. Además, se aclaran las situaciones en las que no se requiere una demostración del cumplimiento de las disposiciones sobre ruidos. También introduce una aclaración sobre la administración de la documentación sobre ruidos e incorpora un nuevo Adjunto G, con directrices adicionales para la administración de la documentación de certificación de ruidos, y un nuevo Adjunto H con directrices para la obtención de datos sobre el ruido de los helicópteros para la planificación del uso del suelo.
11. La Enmienda 5 al Volumen II (Emisiones de los motores de las aeronaves) del Anexo 16 también fue aprobada por el Consejo de la OACI en la quinta reunión de su 174ª Sesión, entrando en vigor el 24 de noviembre de 2005. Dicha enmienda minimiza los efectos de la aviación sobre el medio ambiente mediante mejoras de medidas que reducen las emisiones de los motores de las aeronaves. Se incluye una nueva norma para los óxidos de nitrógeno (NOx) que es un 12 por ciento inferior a la norma anterior.
12. Las modificaciones de la Parte 21 tienen el objeto de eliminar la obligación de incluir la información sobre ruidos en el manual de vuelo, a fin de actualizarla respecto al Volumen I del Anexo 16, en el que se ha eliminado el mencionado requisito. Téngase en cuenta que sigue permitiéndose incluir la información en el

manual de vuelo, pero como dicha información también aparece en el certificado de niveles de ruido, que mediante la Parte 21 se hizo obligatorio para las aeronaves registradas en la Unión Europea, supondría una redundancia innecesaria de la información. Además, también se van a efectuar algunas modificaciones de tipo editorial en el Formulario 45 de EASA para que su formato coincida plenamente con el recomendado por el Anexo 16 de OACI.

#### **IV. Próximas modificaciones normativas de la EASA**

13. El Volumen I del Anexo 16 se amplió con un nuevo Adjunto G, que facilita directrices para la administración de la documentación de certificación de ruidos. Existe la intención de aplicar dichas directrices modificando la Decisión n° 2003/1/RM del Director ejecutivo de la Agencia, de 17 de octubre de 2003, sobre medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para 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 («AMC y GM de la Parte 21»).
14. Junto con las modificaciones del Volumen I del Anexo 16, también se hicieron cambios en el Manual técnico-ambiental sobre aplicación de los procedimientos de homologación acústica de las aeronaves (Doc 9501 AN/929) de OACI. Existe la intención de incorporarlas modificando la Decisión n° 2003/4/RM del Director ejecutivo de la Agencia, de 17 de octubre de 2003, sobre las especificaciones de certificación que faciliten un medio aceptable de cumplimiento de los requisitos en cuanto a niveles de ruido de las aeronaves («CS-36»).

#### **V. Evaluación de la repercusión del Reglamento**

15. Seguridad  
No se prevén repercusiones en la seguridad derivadas de estas medidas.
16. Repercusiones económicas  
Se prevé que las repercusiones económicas sean positivas. Al cumplir las normas aprobadas por la OACI, las aeronaves registradas en la Unión Europea tendrán una mejor aceptación en otras partes del mundo. También se espera que la consiguiente reducción de las tareas administrativas y las aclaraciones sobre la administración de la documentación sobre ruidos tengan un efecto económico positivo.
17. Repercusiones medioambientales  
Se espera que las modificaciones mejoren y amplíen las disposiciones de protección medioambiental.
18. Repercusiones sociales  
No se prevén repercusiones sociales, salvo las debidas al efecto indirecto de la mitigación de los efectos medioambientales negativos de la aviación sobre el medio ambiente.

Colonia, 15 de mayo de 2006  
P. GOUDOU