



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/93
EX/30
20/8/04
En español, francés e inglés
únicamente¹

ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Mejoramiento de la seguridad operacional

EL NUEVO MARCO EUROPEO PARA LA SEGURIDAD AÉREA Y EL ESTABLECIMIENTO DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

(Nota presentada por la Comisión Europea)

DOCUMENTO INFORMATIVO

RESUMEN

Este documento informativo presenta el nuevo marco europeo de seguridad aérea establecido por el Reglamento (CE) núm. 1592/2002 y la situación en relación con la creación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

Asimismo, analiza las consecuencias de este cambio para la OACI y sus Estados contratantes. Concluye finalmente que los Estados miembros de la Comunidad Europea continúan vinculados por sus obligaciones como signatarios del Convenio de Chicago, lo que ha cambiado es sólo la manera en que ejecutan algunas de estas obligaciones, debido a que la Agencia, a partir del 28 de septiembre de 2003, se ha convertido en el representante autorizado para el cumplimiento de sus obligaciones como Estado de diseño o de fabricación, estipuladas en la Parte II del Anexo 8 del Convenio de Chicago.

1. ANTECEDENTES

1.1 Este documento presenta el nuevo marco europeo de seguridad aérea establecido por el Reglamento (CE) núm. 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 (denominada “la Agencia” en lo sucesivo)² y analiza las consecuencias de este cambio para la OACI y sus Estados contratantes.

¹ Las versiones en español y francés fueron proporcionadas por la Comisión Europea.

² DO L 240 de 07.09.2002, p. 1.

2. EL REGLAMENTO (CE) NÚM. 1592/ 2002 Y EL PAPEL DE LA AGENCIA

2.1 El 15 de julio de 2002 la Comunidad Europea adoptó el Reglamento (CE) núm. 1592/2002 que establece disposiciones sobre diversos campos relacionados con la reglamentación sobre la aviación civil y la compatibilidad medioambiental. Este Reglamento, que entró en vigor el 28 de septiembre de 2002, establece que la Comisión Europea debe adoptar normas para su aplicación y crea la Agencia, cuya misión es asistir a la Comisión y llevar a cabo varias tareas de certificación. También dispone que la Agencia deberá emprender estos trabajos de certificación un año después de la entrada en vigor del Reglamento, es decir, a partir del 28 de septiembre de 2003.

2.2 La misión global de la Agencia es asegurar un nivel alto de seguridad y de protección del medio ambiente en el campo de la aviación civil. Con este fin, la Agencia asiste a la Comisión en sus tareas legislativas y reguladoras. Además, se encarga de expedir certificados de conformidad con los requisitos esenciales fijados por el Reglamento (CE) núm. 1592/2002 y sus normas de aplicación, para tipos de productos y organizaciones de diseño. También se encarga de expedir certificados a organizaciones de producción y mantenimiento situadas en terceros países. En los campos en que los certificados son expedidos por las administraciones de los Estados miembros, la Agencia asiste a la Comisión en supervisar la aplicación del Derecho comunitario mediante inspecciones de normalización de esas administraciones. Finalmente, se dispone que la Agencia debe establecer un sistema de supervisión del mercado para evaluar los efectos de la legislación comunitaria y de su aplicación, en especial respecto a los niveles de seguridad y protección del medio ambiente resultantes.

2.3 El Reglamento (CE) núm. 1592/2002 prevé que la Comisión adopte normas para su aplicación sobre la base de proyectos elaborados por la Agencia. Estas normas son directamente aplicables en todos los Estados miembros de la UE y sustituyen a las normas nacionales a partir de su fecha de entrada en vigor.

2.4 Tal como se ha indicado anteriormente, el Reglamento (CE) núm. 1592/2002 establece una distribución de poderes ejecutivos entre la Agencia y las autoridades aeronáuticas nacionales (AAN) de los Estados miembros de la UE, que puede resumirse del siguiente modo:

- para aeronaves y productos, componentes y equipos relacionados con éstas, los certificados de tipo son expedidos por la Agencia mientras que los certificados individuales son expedidos por las AAN;
- para las organizaciones, los certificados son expedidos por la Agencia a todas las organizaciones de diseño (dondequiera que estén establecidas), así como a las organizaciones de producción y mantenimiento establecidas en terceros países; para las organizaciones de producción y mantenimiento situadas en el territorio de los Estados miembros de la UE, los certificados son expedidos por las AAN (excepto si un Estado solicita a la Agencia que expida un certificado a una organización de producción).

2.5 Hay que subrayar que tanto la Agencia como las AAN actúan como agentes que aplican el Derecho comunitario, es decir, el Reglamento (CE) núm. 1592/2002, y, por lo tanto, están obligadas a realizar sus tareas respetando estrictamente el Reglamento, sus requisitos esenciales y las normas de aplicación previamente mencionadas.

3. LA CREACIÓN DE LA AGENCIA — SITUACIÓN ACTUAL

3.1 Las normas de aplicación del Reglamento (CE) núm. 1592/2002 han adoptado la forma de Reglamentos de la Comisión^{3, 4}. Entre otras cosas, estas normas cubren la certificación de productos aeronáuticos y el mantenimiento de su aeronavegabilidad, y, en gran parte, se basan en las normas de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA), asegurando así la continuidad con el sistema europeo anterior.

3.2 Según lo dispuesto por el legislador europeo, la Agencia se hizo cargo de todas las tareas de certificación que le corresponden a partir del 28 de septiembre de 2003. Como se trataba de asegurar la continuidad en la transición entre el anterior sistema europeo (Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA)) y el nuevo, se ha definido una política de transición, que se ha incorporado a las normas de aplicación mencionadas, basada en el principio de que continuarán aplicándose los certificados, aprobaciones y permisos expedidos previamente por los Estados miembros de conformidad con los requisitos de las JAA.

3.3 Dado que la Agencia está aún en una etapa de creación y todavía está contratando al personal necesario, las tareas de certificación son ejecutadas en su nombre por las JAA y las autoridades aeronáuticas nacionales, de conformidad con las directrices sobre la política de externalización, adoptadas por el Consejo de Administración de la Agencia, y con arreglo a acuerdos contractuales.

Actualmente, la Agencia ya ha contratado a su personal directivo y está ahora seleccionando a sus mandos intermedios y demás personal. A medida que aumente el personal irá internalizando las tareas de certificación.

Paralelamente, se han ido aprobando la gran mayoría de sus procedimientos de trabajo, incluidos los procedimientos de certificación, la política de elaboración de normas y la de externalización.

3.4 Con arreglo a una decisión tomada por el Consejo Europeo en diciembre de 2003, la Agencia (con sede provisional en Bruselas actualmente) tendrá su sede en Colonia, Alemania, adonde se trasladará durante este año.

4. IMPLICACIONES PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DEL NUEVO MARCO EUROPEO SOBRE SEGURIDAD AÉREA

4.1 Con la entrada en vigor del Reglamento (CE) núm.1592/2002 la Comunidad ha establecido normas comunes en diversos campos relacionados con la seguridad de la aviación civil y la compatibilidad medioambiental.

Por consiguiente, los Estados miembros están obligados a tener en cuenta esta nueva situación al actuar de manera bilateral o multilateral en relación con los temas cubiertos por el Reglamento. En cuanto a la OACI, esto significa que, cuando se discutan tales aspectos en el Consejo de la OACI, deberá organizarse una coordinación previa entre los Estados miembros de la UE para alcanzar una posición común, que se presentará en el Consejo de la OACI.

³ Reglamento (CE) núm. 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 producción, DO L 243, 27.9.2003, p. 6.

⁴ Reglamento (CE) núm. 2042/2003 de la Comisión del 20 de noviembre de 2003 sobre la aeronavegabilidad continuada de los aviones y de los productos aeronáuticos, partes y aplicaciones, y sobre la aprobación de organizaciones y del personal implicados en estas tareas, DO L 315, 28.11.2003, p. 1.

En este mismo sentido, las respuestas a las “cartas a los Estados” de la OACI referentes a aspectos cubiertos por el Reglamento estarán también sujetas a la coordinación previa a nivel comunitario.

4.2 En cuanto a las relaciones bilaterales, de momento seguirán estando en vigor los acuerdos bilaterales existentes entre Estados miembros y terceros países sobre la aceptación recíproca de conclusiones técnicas y certificados y/o sobre aprobaciones de organizaciones de mantenimiento. La Comisión Europea ha pedido a los Estados miembros de la UE que intercambien notas diplomáticas con los signatarios de tales acuerdos para notificarles los cambios institucionales que se han producido, cosa que están haciendo actualmente.

4.3 Sin embargo, los Estados miembros de la UE ya no tienen derecho a concertar nuevos acuerdos con terceros países en este ámbito. Es más, todos los acuerdos bilaterales existentes entre Estados miembros y terceros países tienen que ser sustituidos por acuerdos entre la Comunidad y dichos países. Este extremo queda claramente especificado en el propio Reglamento, en particular en el apartado 1 de su artículo 9. Este principio ha sido aceptado por los principales socios de la Comunidad, todos los cuales han expresado su interés por firmar tales acuerdos con la Comunidad y su disponibilidad en este sentido, con vistas al establecimiento de un marco claro que asegure el mantenimiento sin problemas del flujo de productos y servicios aeronáuticos.

4.4 La Comisión Europea recibió en marzo y abril de 2004 la autorización del Consejo para abrir negociaciones con Estados Unidos y Canadá respectivamente, a los cuales seguirán otros Estados, según corresponda.

5. CONSECUENCIAS PARA LA OACI Y ACTUACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS RESPECTO A ELLA

5.1 Con la entrada en vigor del Reglamento (CE) núm. 1592/2002, se han producido varios cambios que tienen consecuencias para la OACI:

- todos los Estados miembros de la UE comparten ahora un conjunto de normas comunes que cubren la certificación de productos aeronáuticos y su supervisión continua;
- la Agencia, a partir del 28 de septiembre de 2003, es responsable de la aprobación de nuevos diseños y de la supervisión continua de los productos diseñados y fabricados actualmente por organizaciones o personas establecidas en la UE.

5.2 Como todos los Estados miembros de la UE son partes contratantes del Convenio de Chicago y puesto que el Anexo 8 del Convenio de Chicago especifica una serie de obligaciones para los Estados, hay que analizar la relación entre el Reglamento y las obligaciones de los países comunitarios derivadas del Convenio de Chicago. En la práctica, la respuesta a esta cuestión es muy simple.

5.3 El Reglamento (CE) núm. 1592/2002 deja muy claro que los Estados miembros de la UE han de cumplir las obligaciones impuestas por el Convenio de Chicago y tiene en cuenta la existencia del convenio de varias maneras:

- asegurándose de que los requisitos esenciales comunitarios y las normas correspondientes mantengan, como mínimo, los compromisos anteriores derivados del Convenio de Chicago, principio que se recoge en el considerando 5⁵;
- incluyendo en su artículo 2 como uno de los objetivos del Reglamento: asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de las obligaciones que les impone el Convenio de Chicago⁶;
- declarando en el apartado 3 del artículo 4 que “El presente Reglamento no afectará a los derechos de terceros países según se especifican en convenios internacionales, en particular el Convenio de Chicago”;
- disponiendo en el artículo 6 que los productos, componentes y equipos deben ajustarse a los requisitos sobre protección medioambiental incluidos en el Anexo 16 del Convenio de Chicago y que podrá actualizarse dicho artículo para adecuarlo a posteriores modificaciones del convenio y sus anexos; la Comisión ha aprobado ya un reglamento⁷ para adaptar el artículo 6 del Reglamento núm. 1592/2002 a la última versión de los requisitos de protección medioambiental del anexo 16 del Convenio de Chicago;
- describiendo en el artículo 15 las tareas que deben ejecutar la Agencia del siguiente modo: “Respecto a los productos, los componentes y los equipos indicados en el apartado 1 del artículo 4, la Agencia llevará a cabo, cuando corresponda y tal como se especifique en el Convenio de Chicago o sus Anexos, en nombre del Estado miembro, las funciones y tareas del Estado de diseño, fabricación o matrícula en relación con la aprobación de diseño. Para ello ...”.

En aras de la brevedad, estas citas no son exhaustivas.

5.4 Teniendo en cuenta lo dicho anteriormente, los terceros que son partes del Convenio de Chicago pueden estar seguros de que ninguna medida tomada conforme al Reglamento contravendrá las normas del Convenio de Chicago puesto que la norma comunitaria confirma que los Estados miembros continúan estando vinculados por las obligaciones que les impone la adhesión al Convenio de Chicago. Asimismo, pueden estar seguros de que la Comunidad cumplirá las obligaciones de sus Estados miembros.

5.5 La Comisión Europea invitó a los Estados miembros a notificar a la OACI los principales cambios institucionales que este nuevo marco jurídico implica en sus relaciones con ella, en especial que, a partir del 28 de septiembre de 2003, la Agencia es su representante autorizado para el cumplimiento de sus obligaciones como Estados de diseño o de fabricación, especificadas en la Parte II del Anexo 8 al

⁵ Considerando 5: “El Convenio sobre aviación civil internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, denominado en lo sucesivo “el Convenio de Chicago”, en el que son partes todos los Estados miembros, establece ya unas normas mínimas encaminadas a garantizar la seguridad de la aviación civil y la protección medioambiental relativa a la misma. Los requisitos esenciales comunitarios y las medidas tomadas para su aplicación deben asegurar que los Estados miembros cumplan las obligaciones derivadas de dicho Convenio, incluidas las relativas a terceros países”.

⁶ Letra d) del apartado 2 del artículo 2: “asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, facilitando una base para una interpretación común y una aplicación uniforme de sus disposiciones, y garantizando que se tienen debidamente en cuenta en el presente Reglamento y en las normas elaboradas para su aplicación”.

⁷ Reglamento (CE) núm. 1701/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se adapta el artículo 6 del Reglamento (CE) núm. 1592/2002, DO L 243, 27.9.2003, p. 5.

Convenio de Chicago, con excepción de los aviones que, como consecuencia de la política de transición⁸, aún permanecen bajo control nacional de conformidad con el anexo II del Reglamento de la Agencia. Algunos Estados han llevado ya a término el procedimiento de notificación, mientras que otros aún lo están tramitando.

6. RESUMEN

6.1 Se llama la atención de la asamblea sobre lo siguiente:

- a) con la entrada en vigor del Reglamento (CE) núm. 1592/2002, la Comunidad ha establecido normas comunes en diversos campos relacionados con la reglamentación sobre aviación civil y compatibilidad medioambiental.
- b) Los Estados miembros de la UE siguen estando vinculados por las obligaciones derivadas de la firma del Convenio de Chicago.
- c) Han tenido lugar cambios en la manera en que los Estados miembros ejecutan algunas de sus obligaciones debido a que, a partir del 28 de septiembre de 2003, la Agencia Europea de Seguridad Aérea pasa a ser el representante autorizado para el cumplimiento de las obligaciones de dichos Estados, como Estados de diseño o de fabricación, especificadas en la Parte II del Anexo 8 del Convenio de Chicago.

— FIN —

⁸ Para aquéllos que no cumplan los requisitos de las JAA, en espera de que la AESA determine su certificado de tipo.