

Bruselas, 8 de marzo de 2019
(OR. en)

7323/19

**Expediente interinstitucional:
2019/0066 (NLE)**

**AVIATION 51
USA 16
RELEX 239**

PROPUESTA

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	7 de marzo de 2019
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2019) 121 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la posición que debe adoptar la Unión Europea en el Consejo Bilateral de Supervisión en el marco del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil, en lo que respecta a la adición de un anexo 3 al Acuerdo

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2019) 121 final.

Adj.: COM(2019) 121 final

Bruselas, 7.3.2019
COM(2019) 121 final

2019/0066 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptar la Unión Europea en el Consejo Bilateral de Supervisión en el marco del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil, en lo que respecta a la adición de un anexo 3 al Acuerdo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

En 2008, la Unión Europea y los Estados Unidos de América firmaron un acuerdo sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil (en lo sucesivo denominado «el Acuerdo»). El ámbito de aplicación del Acuerdo, que entró en vigor el 1 de mayo de 2011, estaba limitado inicialmente a la aeronavegabilidad, las comprobaciones medioambientales y la aprobación y supervisión de productos aeronáuticos, así como la aprobación y supervisión de las instalaciones de mantenimiento. Posteriormente, el ámbito de aplicación del Acuerdo se amplió a la concesión de licencias y la formación del personal, la explotación de aeronaves y servicios de tráfico aéreo y la gestión del tráfico aéreo. Dicha ampliación se llevó a cabo mediante una modificación firmada el 13 de diciembre de 2017 y se aplica provisionalmente desde esta fecha.

Habida cuenta del ámbito de aplicación ampliado del Acuerdo, la Comisión, con la asistencia de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) elaboró, junto con la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, un nuevo anexo 3 del Acuerdo sobre la concesión de licencias a los pilotos (anexo FCL, en sus siglas en inglés), cuya adopción constituye la finalidad de la presente propuesta.

El anexo FCL aborda el hecho de que un elevado número de pilotos que residen actualmente en la UE son titulares de una licencia emitida por la FAA con arreglo a la legislación de los Estados Unidos, a pesar de la norma establecida mediante el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y el Consejo, que requiere que los pilotos que residen en los Estados miembros de la UE estén en posesión de una licencia de piloto emitida con arreglo a la normativa de la UE.

Esta situación ha dado lugar a que la Comisión Europea, mediante el Reglamento (CE) n.º 1178/2011 sobre personal de vuelo de la UE, deba conceder excepciones que permitan a los pilotos que residen en la UE y que toman parte en operaciones privadas seguir utilizando sus certificados de piloto emitidos por la FAA (la denominada «excepción FCL»), que debía tener un carácter temporal a la espera del desarrollo de una situación rentable al respecto.

El nuevo anexo FCL es el resultado de un esfuerzo colaborativo de los Agentes Técnicos de las respectivas Partes, a saber, la EASA por parte de la UE y la FAA por parte de los Estados Unidos, que permite una conversión eficaz de las licencias y habilitaciones de piloto privado de la FAA en licencias y habilitaciones de piloto privado UE–Parte FCL equivalentes, y viceversa.

• Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La cooperación entre la UE y los Estados Unidos de América en materia de seguridad de la aviación forma parte de la estrategia de aviación para Europa. El nuevo anexo FCL propuesto proporcionará el marco para garantizar que los pilotos que residen en la UE piloten aeronaves sobre la base de certificados/calificaciones emitidos de conformidad con la normativa de la UE, estén bajo la supervisión de las autoridades de los Estados miembros y mantengan y desarrollen sus cualificaciones en centros de formación de la UE.

Con la adopción del anexo FCL ya no será necesario que continúe la excepción FCL.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El Acuerdo contribuye a alcanzar un objetivo fundamental de la política exterior de aviación de la Unión al mejorar la seguridad de la aviación civil y facilitar el comercio y la inversión en productos aeronáuticos. El nuevo anexo FCL es coherente con la política de aviación general de la UE, ya que facilita una cooperación adecuada con terceros países y sus autoridades de aviación, y fomenta la aceptación mutua de certificados y otros documentos pertinentes.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 100, apartado 2, leído en relación con su artículo 218, apartado 9.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

No procede.

- **Proporcionalidad**

No procede.

- **Elección del instrumento**

Añadir un nuevo anexo al Acuerdo entre la Unión y los Estados Unidos de América constituye el instrumento más eficaz para alcanzar el objetivo de permitir una conversión recíproca y eficiente de las licencias y habilitaciones de los pilotos privados.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

No procede.

- **Consultas con las partes interesadas**

Entre 2013 y 2014, EASA consultó a las autoridades nacionales de aviación de los Estados miembros de la UE sobre el texto del proyecto de anexo FCL y sus procedimientos de aplicación. Las observaciones recibidas se tuvieron en cuenta en los debates con la FAA que condujeron a la finalización del anexo.

La Comisión informó también a los Estados miembros de la UE sobre la elaboración de dicho anexo en el Comité establecido en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, así como en el Grupo de trabajo sobre Aviación del Consejo a) mediante informes sobre los debates que tuvieron lugar sobre el nuevo anexo en el Consejo Bilateral de Supervisión, y b) en el marco de los preparativos de la Decisión (UE) 2018/61 del Consejo para ampliar el ámbito de aplicación del Acuerdo, que incluía, entre otras cosas, la concesión de licencias y la formación del personal.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La EASA asistió a la Comisión en la elaboración del nuevo anexo FCL. La EASA y la FAA llevaron a cabo una comparación reglamentaria entre los requisitos para la concesión de licencias de piloto privado en la UE y en los EE.UU. Esta comparación se finalizó en 2014 y permitió identificar asimismo diferencias en la normativa entre los sistemas de la UE y de los EE.UU., que se abordan mediante las denominadas «condiciones especiales» establecidas en el anexo FCL propuesto.

Asimismo, la EASA llevó a cabo una evaluación de la FAA a fin crear confianza en el sistema estadounidense de concesión de licencias de piloto. Esta evaluación incluyó una visita de la EASA a la sede de la FAA y a la oficina de distrito de normas de vuelo (Washington Flight Standards District Office), ambas en Washington, así como a dos escuelas de formación de vuelo certificadas de la FAA (febrero de 2013). La EASA visitó también los siguientes servicios de la FAA como parte de la visita a Mike Monroney Aeronautical Center en Oklahoma City: Airman Testing Standards Branch, Airmen Certification Branch y FAA Academy Regulatory Standards Division (abril de 2013). El alcance de la evaluación se limitó a la concesión de licencias para piloto y habilitaciones de vuelo por instrumentos asociadas, lo que corresponde al ámbito de aplicación del anexo FCL propuesto.

- **Evaluación de impacto**

No procede

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

No procede

- **Derechos fundamentales**

No procede

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No repercute en el presupuesto de la UE.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

Por lo que se refiere a la UE, la EASA coordinará la aplicación del nuevo anexo FCL. Los procedimientos detallados relativos a la aplicación se definirán en los Procedimientos de ejecución para la concesión de licencias (*Implementing Procedures for Licensing, IPL*), que actualmente están finalizando los Agentes Técnicos EASA y FAA (a tiempo para la adopción del nuevo anexo FCL).

El seguimiento de la aplicación del anexo FCL lo llevará a cabo, en primer lugar, el Consejo Mixto de Coordinación de la Tripulación Aérea (CMCTA), que rendirá cuentas al Consejo Bilateral de Supervisión creado en virtud del Acuerdo. El CMCTA presentará regularmente informes al Consejo Bilateral de Supervisión.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

No procede

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Sección 1 — «Objeto y ámbito de aplicación»

Esta sección del anexo FCL alude a su ámbito de aplicación y su finalidad, que es el reconocimiento mutuo de las conclusiones en materia de conformidad y documentación, y el suministro de asistencia técnica en relación con la concesión de licencias de piloto privado y la vigilancia del cumplimiento.

El ámbito de aplicación del anexo cubre las licencias de piloto privado UE–Parte FCL y los certificados de piloto privado de la FAA, así como las atribuciones de piloto privado incluidas en otras licencias UE–Parte FCL y otros certificados de piloto de la FAA, así como las habilitaciones de vuelo nocturno y habilitaciones de vuelo por instrumentos en las categorías de avión terrestre monomotor de pistón y avión terrestre multimotor de pistón en operaciones con un solo piloto, excluida toda habilitación de tipo.

Sección 2 — «Definiciones»

Esta sección del anexo FCL define algunos de los términos técnicos utilizados con frecuencia.

Sección 3 — «Consejo Mixto de Coordinación de la Tripulación Aérea»

Esta sección crea el Consejo Mixto de coordinación de la tripulación aérea («CMCTA»), que rendirá cuentas al Consejo Bilateral de Supervisión y será responsable de garantizar la aplicación efectiva del anexo FCL. El CMCTA está copresidido por los directores de normas de vuelo de la EASA y la FAA. Las principales responsabilidades del CMCTA incluyen:

- a) elaborar, aprobar y revisar los procedimientos de ejecución para la concesión de licencias;
- b) intercambiar información sobre los problemas pertinentes de seguridad y elaborar planes de actuación para resolverlos;
- c) garantizar la aplicación coherente del anexo;
- d) intercambiar información sobre actividades previstas y en curso relativas a la elaboración de normas que puedan repercutir sobre la base y el ámbito de aplicación del anexo;
- e) compartir información en relación con los cambios significativos en los sistemas de concesión de licencias de las Partes que puedan repercutir sobre la base y el ámbito de aplicación del anexo;
- f) resolver los problemas técnicos que sean competencia de los agentes técnicos y las autoridades de aviación que no puedan resolverse a niveles inferiores; y
- g) proponer al Consejo Bilateral de Supervisión (BOB en sus siglas en inglés) modificaciones al presente anexo.

Sección 4 — «Ejecución del proyecto»

Esta sección contiene condiciones detalladas para la conversión de certificados de piloto y habilitaciones de la FAA en habilitaciones y licencias UE–Parte FCL, así como condiciones para la conversión de licencias y habilitaciones UE–Parte FCL en certificados de piloto y habilitaciones de la FAA.

Esta sección contiene asimismo disposiciones relativas a la asistencia técnica en las actividades de concesión de licencias de piloto, la verificación o confirmación de la

autenticidad de la licencia UE–Parte FCL o el certificado de piloto de la FAA originales, y el intercambio de información en relación con las revisiones de leyes, normas, procedimientos, estrategias o estándares, que puedan afectar a la base sobre la cual se ejecuta el anexo.

Sección 5 — «Comunicación y cooperación»

Esta sección contiene disposiciones sobre la comunicación y el intercambio de información entre la FAA, la EASA y, en su caso, las autoridades de aviación de los Estados miembros. Esto incluye disposiciones para la designación de puntos de contacto en relación con los diferentes aspectos técnicos del anexo FCL.

Sección 6 — «Requisitos de cualificación para el reconocimiento de las conclusiones sobre el cumplimiento»

Esta sección contiene los requisitos básicos para las autoridades en relación con la eficacia de sus respectivos sistemas para la supervisión reglamentaria de los pilotos, que incluye una estructura legal y reglamentaria, recursos, programas de formación, documentación y registro, así como políticas, procedimientos y sistemas de calidad internos.

Además esta sección contiene disposiciones relativas a la demostración inicial y continuada de la eficacia de dichos sistemas, incluidas disposiciones relativas a la participación de las Partes en las auditorías de la parte contraria y las actividades de normalización, intercambio de calidad e informes de normalización, así como otra información pertinente que pueda resultar necesaria para mantener una confianza continuada en los sistemas de la otra Parte.

Sección 7 — «Tasas»

En su caso, se aplicarán tasas para la conversión de licencias y habilitaciones de piloto de conformidad con el artículo 14 del Acuerdo y con arreglo a los requisitos legales y reglamentarios aplicables.

Apéndice 1 — «Condiciones especiales»

Este apéndice contiene las condiciones especiales de la UE aplicables a la expedición de una licencia o una habilitación UE–Parte FCL sobre la base de un certificado o habilitación de piloto de la FAA, así como las condiciones especiales de la FAA aplicables a la expedición de un certificado de piloto o una habilitación de la FAA sobre la base de una licencia o una habilitación UE–Parte FCL.

Estas condiciones especiales constituyen los requisitos reglamentarios adicionales, que deberán controlarse durante el proceso de conversión, a fin de tener en cuenta las diferencias entre los sistemas normativos de la UE y de los EE.UU. relativos a la concesión de licencias para pilotos.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptar la Unión Europea en el Consejo Bilateral de Supervisión en el marco del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil, en lo que respecta a la adición de un anexo 3 al Acuerdo

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil («el Acuerdo») entró en vigor el 1 de mayo de 2011¹.
- (2) Uno de los principales objetivos del Acuerdo es mejorar la larga relación de cooperación entre Europa y los Estados Unidos para garantizar un alto nivel de seguridad de la aviación civil a escala y mundial y reducir al mínimo las cargas económicas de la industria aeronáutica y los operadores aéreos derivada de un control normativo redundante.
- (3) La modificación 1² del Acuerdo amplía el ámbito de aplicación del artículo 2, letra B, del Acuerdo para incluir, entre otras cosas, la concesión de licencias y la formación del personal.
- (4) El artículo 5 del Acuerdo, modificado, prevé la elaboración de nuevos anexos del Acuerdo para asuntos en el ámbito de este.
- (5) Los dos Agentes Técnicos, es decir, la agencia Europea de Seguridad Aérea en el caso de la UE y la Federal Aviation Administration en el de los Estados Unidos, han propuesto al Consejo Bilateral de Supervisión que adopte una Decisión para aprobar un nuevo anexo 3 del Acuerdo que cubra el reconocimiento mutuo de las constataciones sobre el cumplimiento y la documentación, así como el suministro de asistencia técnica por lo que respecta a la concesión de licencias de piloto privado y la vigilancia del cumplimiento.
- (6) Una conversión simplificada de la concesión de licencias y determinadas habilitaciones para pilotos proporcionará un marco para garantizar que los pilotos que

¹ DO L 291 de 9.11.2011, p. 3.

² DO L 11 de 16.1.2018, p. 3.

residen en la UE piloten aeronaves sobre la base de licencias/habilitaciones emitidas de conformidad con la normativa de la UE bajo la supervisión de las autoridades de los Estados miembros, y que mantengan y desarrollen sus cualificaciones en centros de formación de la UE. Además, aportará importantes beneficios prácticos a un gran número de pilotos, residentes tanto en la Unión como en los EE.UU, sin comprometer la seguridad.

- (7) El artículo 19, letra C, del Acuerdo prevé que los distintos anexos entren en vigor mediante una decisión del Consejo Bilateral de Supervisión creado en virtud del artículo 3 del Acuerdo.
- (8) El nuevo anexo 3 sobre licencias de piloto debe aprobarse en nombre de la Unión Europea.
- (9) El artículo 4, apartado 3, de la Decisión 2011/719/UE del Consejo, de 7 de marzo de 2011, relativa a la celebración del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil, de conformidad con el artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, prevé que el Consejo, por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión, establecerá la posición que haya de adoptar la Unión en el seno del Consejo Bilateral de Supervisión acerca de la adopción de anexos suplementarios de conformidad con el artículo 3, letra C, apartado 7, y el artículo 19, letra C, del Acuerdo.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que deberá adoptar la Unión Europea en el Consejo Bilateral de Supervisión, en virtud de lo dispuesto en los artículos 3 y 19 del Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea sobre cooperación en materia de reglamentación de la seguridad en la aviación civil, respecto a la adopción de una Decisión del Consejo Bilateral de Supervisión por la que se adopte el anexo 3 del Acuerdo, se basará en la propuesta de Decisión 0010 del Consejo Bilateral de Supervisión, adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2

Mediante la presente se otorga al Director responsable de Aviación de la Dirección General de Movilidad y Transportes, como coponente y representante de la Unión en el Consejo Bilateral de Supervisión, la facultad para firmar la Decisión 0010 del Consejo Bilateral de Supervisión.

Artículo 3

Una vez adoptada, la Decisión del Consejo Bilateral de Supervisión se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*