



Consejo de la
Unión Europea

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

7328/19

**Expediente interinstitucional:
2019/0067(NLE)**

**AVIATION 52
USA 17
RELEX 240**

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) 122 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 4 al Acuerdo

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento COM(2019) 122 final.

Adj.: COM(2019) 122 final



Bruselas, 7.3.2019
COM(2019) 122 final

2019/0067 (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 4 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 expedición de licencias y la formación del personal, la explotación de aeronaves y servicios de tráfico aéreo y la gestión del tráfico aéreo¹. 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) desarrolló, junto con la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, un nuevo anexo 4 del Acuerdo sobre la supervisión de los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento («FSTD» en sus siglas en inglés), a fin de reducir la redundancia en las supervisiones reglamentarias de los FSTD en la Unión y los Estados Unidos.

El ámbito de aplicación del nuevo anexo FSTD propuesto cubre las evaluaciones periódicas de los simuladores de vuelo (FFS) para aviones.

Actualmente existen 131 certificados EASA activos para FFS ubicados en los Estados Unidos y 34 certificados FAA activos para FFS ubicados en los Estados miembros de la UE (Reino Unido: 17, Países Bajos: 3, Francia: 13 y Dinamarca: 1). Cada uno de estos dispositivos es titular de un doble certificado: de la EASA y la FAA en el caso de los dispositivos ubicados en los Estados Unidos; o un certificado de la FAA y otro de una autoridad nacional de aviación, o, en determinados casos, de la EASA, en el caso de los dispositivos ubicados en los Estados miembros de la UE.

A fin de mantener la validez de sus certificados, cada uno de estos simuladores debe reevaluarse periódicamente. La doble auditoría de cada dispositivo resultante supone una carga administrativa innecesaria, causa costes adicionales para una segunda reevaluación y reduce la disponibilidad de los dispositivos para la formación de pilotos. Por ejemplo, en 2017 la EASA realizó 132 evaluaciones periódicas de FFS ubicados en los Estados Unidos; por otro lado, en 2017 la FAA realizó 34 evaluaciones periódicas de FFS ubicados en los Estados miembros de la UE. EL FFS no está disponible para entrenamiento durante la evaluación de la autoridad.

Gracias al nuevo anexo FSTD propuesto, la realización de evaluaciones periódicas se simplificará. La EASA confiará a la FAA las evaluaciones periódicas de los dispositivos ubicados en los Estados Unidos y la FAA confiará a las autoridades nacionales de aviación o, en algunos casos, la EASA, las evaluaciones periódicas de los dispositivos ubicados en los Estados miembros de la UE. Esto permitirá evitar la duplicación de auditorías y, como

¹ Decisión (UE) 2018/61 del Consejo, de 21 de marzo de 2017.

consecuencia, permitirá ahorrar costes y mejorar la productividad de la EASA, la FAA y la industria. La FAA estima que en 2017 ha cobrado alrededor de 170 000 USD a operadores de FFS ubicados en los Estados miembros de la UE para recuperar los costes de las evaluaciones periódicas *in situ* llevadas a cabo en Europa. Por lo que se refiere a la UE, en 2017 la EASA ha cobrado alrededor de 1,1 millones de euros a operadores de FFS ubicados en los Estados Unidos para recuperar los costes de desplazamiento asociados con las evaluaciones periódicas llevadas a cabo en los Estados Unidos (además de las comisiones por horas de trabajo realizadas sobre el terreno en los Estados Unidos durante las evaluaciones).

- **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 FSTD propuesto es coherente con los objetivos generales del Acuerdo entre la UE y los Estados Unidos sobre reglamentación de la seguridad en la aviación civil, a saber, lograr un alto nivel de seguridad en la aviación civil y minimizar la carga económica que supone para el sector de la aviación y sus operadores la duplicación de las tareas de supervisión impuestas por la reglamentación.

- **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 FSTD es coherente con la política de aviación de la Unión en su conjunto, al promover un reconocimiento mutuo de certificados y conclusiones técnicas entre socios internacionales clave y un uso más eficiente de los recursos disponibles a escala de la UE y de los Estados miembros.

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 constituye el instrumento más eficaz para alcanzar el objetivo de permitir el reconocimiento mutuo y eficiente de las conclusiones en materia de conformidad y documentación para los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD).

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**

Los Estados miembros de la UE en los que se encuentran ubicados los FFS (certificados por la FAA) han participado en el ejercicio de fomento de la confianza realizado por la EASA y la FAA en 2013 como preparación para la creación del presente anexo.

La Comisión informó y consultó a los Estados miembros de la UE sobre el desarrollo de un nuevo anexo FSTD en el Grupo de trabajo «Aviación» del Consejo mediante informes sobre los debates en el Consejo Bilateral de Supervisión establecido en el Acuerdo (al que los Estados miembros de la UE están invitados a asistir) y 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 FSTD. La EASA y la FAA llevaron a cabo una comparación de la reglamentación relativa a los requisitos de certificación de los FSTD en la UE y en los EE.UU. Esta comparación se finalizó en 2014 y permitió identificar asimismo diferencias reglamentarias entre los sistemas de la UE y de los EE.UU., que se abordan mediante las denominadas «condiciones especiales» establecidas en el anexo FSTD propuesto.

Asimismo, la EASA llevó a cabo una evaluación del programa nacional de simuladores de vuelo (National Simulator Programme, NSP) de la FAA a fin de crear confianza en el sistema estadounidense de supervisión de simuladores de vuelo. Dicha evaluación incluyó una visita de la EASA a las oficinas del NSP ubicadas en Atlanta (en agosto de 2013), así como la observación de las evaluaciones de simuladores certificados por la EASA realizadas por el NSP en Dallas (noviembre de 2013) y Miami (diciembre de 2013). El alcance de la evaluación se limitó a las evaluaciones periódicas de los simuladores de vuelo completos para aviones, lo que corresponde al ámbito de aplicación del anexo FSTD propuesto.

El 2 de julio de 2014, la EASA, junto con la FAA, informaron al Consejo Bilateral de Supervisión (BOB) creado en virtud del Acuerdo de que la comparación de la reglamentación y los ejercicios de fomento de la confianza habían finalizado satisfactoriamente. Con esto finalizaron los preparativos técnicos para la elaboración del nuevo anexo FSTD.

- **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 parte de la UE, la EASA coordinará la aplicación del nuevo anexo FSTD. Los procedimientos detallados relativos a la aplicación se definirán en los Procedimientos para simuladores de vuelo (SIP, en sus siglas en inglés), que actualmente están finalizando los Agentes Técnicos EASA y FAA (a tiempo para la adopción del nuevo anexo FSTD).

El seguimiento de la aplicación del anexo FSTD lo llevará a cabo, en primer lugar, el Consejo de Supervisión de los FSTD (FSTD Oversight Board, FOB), que rendirá cuentas al Consejo Bilateral de Supervisión creado en virtud del Acuerdo. El FOB 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 FSTD explica su finalidad, que es el reconocimiento mutuo de las conclusiones en materia de conformidad y la documentación, y el suministro de asistencia técnica en relación con la evaluación periódica y la calificación de simuladores de vuelo (FFS).

El ámbito de aplicación del anexo cubre la evaluación periódica y el mantenimiento de la calificación de los FFS para aviones que tengan una calificación expedida por la FAA y por la EASA o una Autoridad de Aviación de un Estado miembro de la UE.

Sección 2 — «Definiciones»

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

Sección 3 — «Consejo Mixto de Coordinación»

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

a) elaborar, aprobar y revisar los Procedimientos para simuladores de vuelo (SIP);

- b) intercambiar información sobre los problemas de seguridad pertinentes y elaborar planes de acción 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 afectar a la base y al ámbito de aplicación del anexo;
- e) compartir información en relación con los cambios significativos en los sistemas de calificación de FSTD de las Partes que puedan afectar a la base y al ámbito de aplicación del anexo;
- f) resolver los problemas técnicos que sean competencia de los Agentes Técnicos y las autoridades de aviación y no puedan resolverse a niveles inferiores; y
- g) proponer al Consejo Bilateral de Supervisión (BOB) modificaciones al presente anexo.

Sección 4 — «Ejecución del proyecto»

Esta sección contiene condiciones detalladas para el reconocimiento mutuo de los informes de evaluación entre las Partes, así como para el mantenimiento de las calificaciones para FFS emitidas por la FAA y la EASA con arreglo al Acuerdo. Las autoridades nacionales de aviación de los Estados miembros o, en algunos casos, la EASA, llevarán a cabo, en nombre de la FAA, las evaluaciones de los dispositivos ubicados en la UE, y la FAA llevará a cabo, en nombre de la EASA, las evaluaciones de los dispositivos ubicados en los Estados Unidos.

Esta sección contiene asimismo disposiciones sobre el seguimiento de las conclusiones de los informes de evaluación, el suministro de asistencia técnica para la realización de evaluaciones especiales o la obtención y el suministro de datos e información a petición, así como sobre 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 FSTD, así como información sobre las excepciones y exenciones concedidas a los FSS.

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 FSTD, 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 informes de calidad y normalización, así como otra información pertinente que puede

resultar necesaria para mantener una confianza continuada en los sistemas de la Parte contraria.

Es importante subrayar que las autoridades de todos los Estados miembros pueden realizar evaluaciones de FFS en nombre de la FAA siempre que reúnan los requisitos establecidos en el anexo. Será responsabilidad de la EASA vigilar dicho cumplimiento como parte de sus actividades de normalización rutinarias.

Sección 7 — «Investigación y acciones coercitivas»

Esta sección contiene disposiciones relativas a la cooperación en las investigaciones en materia de incumplimiento y a la puesta en marcha de acciones coercitivas. De conformidad con el Acuerdo, ambas Partes conservan el derecho de incoar acciones coercitivas contra los operadores de FSTD con autorizaciones de la FAA o la EASA.

Sección 8 — «Disposiciones de traspaso»

Esta sección contiene las disposiciones que definen la forma en la que los FFS que están actualmente bajo la supervisión directa de la EASA se traspasarán a la FAA, así como la forma en la que los FFS que están actualmente bajo la supervisión directa de la FAA se traspasarán a las autoridades nacionales de aviación de los Estados miembros de la UE. Actualmente hay FFS con autorizaciones de la FAA en cuatro Estados miembros de la UE: Reino Unido, Países Bajos, Dinamarca y Francia.

Los traspasos se llevarán a cabo en un plazo de 18 meses a partir de la entrada en vigor del anexo y se sincronizarán con las fechas en que tendrán lugar las evaluaciones periódicas de los dispositivos.

Sección 9 — «Tasas»

Las tasas correspondientes a las evaluaciones periódicas de los dispositivos se aplicarán de conformidad con el artículo 14 del Acuerdo y según los requisitos reglamentarios aplicables, que, por parte de la UE, se encuentran en el Reglamento (UE) n.º 319/2014 de la Comisión, de 27 de marzo de 2014, relativo a las tasas y derechos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

Apéndice 1 — «Condiciones especiales»

Este apéndice contiene las condiciones especiales de la UE aplicables a los FFS ubicados en los Estados Unidos, así como las condiciones especiales de la FAA aplicables a los FFS ubicados en la UE.

Estas condiciones especiales constituyen los requisitos reglamentarios adicionales que deberán controlarse durante las auditorías de evaluación a fin de tener en cuenta las diferencias entre los sistemas reglamentarios de la UE y de los EE.UU. relativos a los simuladores de vuelo.

Por parte de la UE, la responsabilidad respecto del control del cumplimiento de las condiciones especiales de la FAA recaerá en las autoridades nacionales de los Estados miembros en los que están ubicados los FFS con certificados de la FAA, o, en determinadas circunstancias, en la EASA si el FFS ubicado en la UE se encuentra bajo vigilancia de la Agencia. Los resultados del control relativo a las condiciones especiales se registrarán en un

«informe sobre las condiciones especiales» elaborado por la autoridad después de la evaluación.

Apéndice 2 — «Medidas de la Autoridad de Aviación»

Este apéndice contiene las medidas específicas que llevarán a cabo las autoridades nacionales de aviación de los Estados miembros de la UE cuando efectúen las evaluaciones periódicas de FFS en nombre de la FAA. Esto incluye la programación de la evaluación periódica, la preparación de la evaluación, la realización de la evaluación y las actividades posteriores a la evaluación, incluidas la preparación del informe de evaluación y del informe sobre condiciones especiales que deben transmitir a la FAA.

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 4 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, leído 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 2011².
- (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 derivadas de un control normativo redundante.
- (3) La modificación 1³ 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 aplicación 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 4 del Acuerdo que cubra el reconocimiento mutuo de las conclusiones

² DO L 291 de 9.11.2011, p. 3.

³ DO L 11 de 16.1.2018, p. 3.

sobre cumplimiento y la documentación en relación con los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento («FSTD»).

- (6) Con la aprobación del nuevo anexo se generarán ahorros para ambos Agentes Técnicos, al tiempo que se reducirán costes para la industria (los operadores de FSTD) y, por consiguiente, las compañías aéreas se beneficiarán de un acceso más amplio de los pilotos a los FSTD.
- (7) El artículo 19, letra C, del Acuerdo prevé que los anexos elaborados recientemente entren en vigor mediante una decisión del Consejo Bilateral de Supervisión creado en virtud del artículo 3 del Acuerdo.
- (8) El nuevo anexo 4 sobre dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento 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 prevé, de conformidad con el artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, 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 debe 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 4 del Acuerdo, se basará en la propuesta de Decisión 0011 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 0011 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 5

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente