

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 18.10.2007
COM(2007) 631 final

2005/0228 (COD)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

con arreglo al artículo 251, apartado 2, párrafo segundo, del Tratado CE

acerca de la

Posición común adoptada por el Consejo con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 1592/2002, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

con arreglo al artículo 251, apartado 2, párrafo segundo, del Tratado CE

acerca de la

Posición común adoptada por el Consejo con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n° 1592/2002, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea

1- ANTECEDENTES

Fecha de la transmisión de la propuesta al PE y al Consejo (documento COM(2005) 579 final – 2005/0228(COD)):	18 de noviembre de 2005
Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo:	21 de abril de 2006
Fecha del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura:	14 de marzo de 2007
Fecha de adopción de la Posición común (por unanimidad)	15.10.2007

2- OBJETO DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN

La propuesta de la Comisión tiene por objeto ampliar las normas de comunes de seguridad a las operaciones aéreas, a las licencias de los pilotos y a la seguridad de las aeronaves de terceros países. Persigue asimismo reforzar los controles y sanciones en caso de incumplimiento de las normas y mejorar el funcionamiento de la AESA a la luz de la experiencia.

- Operaciones aéreas: la propuesta de Reglamento amplía las normas comunes a todas las actividades aéreas y hace extensiva la obligación de certificación a todos los operadores comerciales. En el caso de las operaciones no comerciales, las normas se adaptarán en función de la complejidad de las aeronaves utilizadas y no requerirán certificación.

- Licencias de los pilotos: la propuesta de Reglamento impone a la mayoría de los pilotos que operan en la Comunidad la posesión de una licencia expedida con arreglo a requisitos comunes relacionados con sus conocimientos teóricos y prácticos y su aptitud física. También deberán recibir un certificado sobre la base de normas comunes las organizaciones de formación de pilotos, las entidades y el personal responsables de evaluar la aptitud médica de éstos y los dispositivos sintéticos de entrenamiento de vuelo. Mientras que el transporte comercial estará sometido a los requisitos máximos, se permitirá que los demás sectores de la aviación sean objeto de normas adaptadas a la complejidad de las aeronaves y el espacio aéreo en el que operan.

- Aeronaves de terceros países: la propuesta de Reglamento contempla que las aeronaves de terceros países que realizan operaciones en la Comunidad estén sujetas a las normas comunes, de los límites que establece el Convenio de Chicago. Además, establece que los operadores extranjeros únicamente podrán efectuar operaciones comerciales en la Comunidad si disponen de la oportuna autorización expedida por la AESA. Esta autorización certifica la capacidad del operador correspondiente de cumplir las normas de la OACI y, cuando le sean aplicables, las normas comunes de seguridad.

- Controles y sanciones: la propuesta refuerza las obligaciones de los Estados miembros y concede poderes a la AESA en materia de control de las aeronaves. Establece asimismo mecanismos de sanción que la Comunidad o sus Estados miembros deben aplicar obligatoriamente en caso de incumplimiento de las normas comunes.

3- OBSERVACIONES SOBRE LA POSICIÓN COMÚN

El Consejo ha introducido algunos cambios de índole general en relación con la propuesta de la Comisión, los cuales resultan aceptables, ya que garantizan la consecución de los objetivos de la misma.

Las disposiciones esenciales de la propuesta de la Comisión se recogen globalmente en el texto aprobado por los Estados miembros. Las relativas a las sanciones en caso de incumplimiento de las normas comunes se hicieron incluso más rigurosas durante los debates. En cambio, en cuanto a su forma, el texto de la Comisión resultó profundamente alterado por el deseo de los Estados miembros de contemplar a los transportistas de países terceros en artículos distintos. Por último, hay que señalar que el Consejo ha rechazado en su mayoría las propuestas relativas a una mejor gobernanza de la AESA. Por otra parte, el Consejo ha preferido limitar a lo estrictamente necesario los poderes de certificación concedidos a la Agencia. En consideración de los recursos limitados de la Agencia, la Comisión ha aceptado esta restricción.

La Comisión había aceptado total o parcialmente catorce enmiendas de las treinta y una propuestas por el Parlamento Europeo en primera lectura.

De esas treinta y una enmiendas, el Consejo ha incorporado ocho literalmente en su Posición común.

4 OBSERVACIONES DETALLADAS DE LA COMISIÓN

4.1 Enmiendas aceptadas por la Comisión e incorporadas total o parcialmente a la Posición común

Las referencias remiten a los considerandos y artículos de la Posición común.

Enmienda 10: en el artículo 6 *ter*, apartado 4, se precisa que los tripulantes de cabina que presten servicios en operaciones comerciales deberán estar en posesión de un certificado como el descrito inicialmente en la letra d) de la OPS 1.1005, tal y como se establece en el anexo del Reglamento (CE) nº 1899/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (OPS de la UE); a discreción del Estado miembro, podrán expedir el certificado organizaciones de formación u operadores aprobados.

Enmienda 14: esta enmienda introduce en el artículo 11, apartados 2 y 3, medidas correctoras y de salvaguardia que la Comisión debe aplicar en caso de incumplimiento o de cumplimiento ineficaz de un certificado expedido con arreglo al Reglamento.

Enmienda 15: en relación con el artículo 13 sobre los criterios que deben satisfacer las entidades cualificadas a las se puedan confiar tareas de certificación, esta enmienda tiene por objeto simplificar el texto propuesto por la Comisión.

Enmienda 19: el artículo 32, apartado 2, letra b), dispone que el Consejo de Administración transmitirá cada año a la autoridad presupuestaria cualquier información pertinente para el resultado de los procedimientos de evaluación. La enmienda establece que esto se aplicará, en particular, a la información relativa a los efectos o las consecuencias de los cambios introducidos en las funciones asignadas a la Agencia.

Enmienda 22: se descarta la idea de crear un Comité Ejecutivo en el Consejo de Administración de la Agencia.

Enmienda 23: el artículo 55 dispone que el programa de trabajo anual de la Agencia indicará claramente qué mandatos y funciones de la Agencia se han añadido, modificado o eliminado respecto al año precedente.

Enmienda 24: el artículo 56 dispone que el informe general anual de la Agencia indicará claramente los efectos o las consecuencias de los cambios introducidos en las funciones asignadas a la Agencia.

Enmienda 29, en parte: esta enmienda especifica que las disposiciones de aplicación se basarán en una evaluación de riesgo y serán proporcionados a la escala y el ámbito de la operación. El Parlamento había propuesto insertar estas disposiciones en el anexo IV, mientras que el Consejo, conforme a la sugerencia de la Comisión, ha considerado más oportuno introducirlas en el cuerpo del Reglamento, en el artículo 8, apartado 6.

El texto de la Posición común incluye también la disposición de que las tasas son ingresos afectados. Esta disposición es muy importante al efecto de poder garantizar cierta estabilidad al presupuesto de la Agencia en lo respecta a la actividad de certificación. El Consejo también ha procedido a una consolidación de los considerandos.

4.2 Enmiendas aceptadas por la Comisión que no han sido incorporadas a la Posición común

Se trata de las enmiendas 2, 8 y 21 en su totalidad y de una parte de las enmiendas 4, 13 y 16.

La enmienda 2 proponía un considerando sobre la necesidad de que la Agencia facilite información útil a efectos de la creación de una «lista negra» (Reglamento (CE) n° 2111/2005).

La enmienda 8 se refería a la necesidad de tener en cuenta también los progresos científicos y técnicos en la elaboración de las disposiciones de aplicación del artículo 7, apartado 7 (pilotos).

La enmienda 21: el texto de la Posición común no incorpora ni la propuesta de la Comisión ni las modificaciones propuestas por el Parlamento en cuanto a la ponderación de los votos de los representantes de la Comisión en el Consejo de Administración de la Agencia.

Enmienda 4: el Consejo no ha seguido las propuestas de modificación de la definición de «organismo cualificado» formulada por el Parlamento. Sin embargo, la definición propuesta por éste no presenta una gran diferencia.

El Consejo ha considerado que las disposiciones dirigidas a fomentar que los Estados miembros hagan circular toda la información referida a la aplicación incorrecta del Reglamento ya figuran en otras partes de la Posición común y no ha aceptado en consecuencia la enmienda 13.

La enmienda 16, que prevé disposiciones dirigidas a proteger las fuentes de información, se ha introducido en el texto de la Posición común, con la única diferencia del uso en la versión auténtica inglesa de la expresión «penal law» (Derecho penal) en lugar de la propuesta por el Parlamento «criminal law» (Derecho penal).

En resumen, excepto la enmienda 21, las demás enmiendas mencionadas no plantean verdaderos problemas para los Estados miembros. Las modificaciones son de redacción y no afectan al fondo.

4.3 Enmiendas rechazadas por la Comisión que no han sido incorporadas a la Posición común

Se trata de las enmiendas 1, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 17, 18, 20, 25, 26, 27, 28, 30 y de la enmienda oral.

- La enmienda 1 propone ampliar el ámbito de aplicación del AESA a la seguridad de la aviación civil (actos terroristas o delictivos). La Comisión considera que esto no es de la incumbencia de la Agencia, cuyas competencias técnicas están estrictamente relacionadas con las cuestiones de seguridad (accidentes, etc.).
- Las enmiendas 5, 6, 7, 30 y la enmienda oral tienen por objeto excluir, por razones comerciales, algunos modelos de aviones y helicópteros. La Comisión considera que esto iría en detrimento de un nivel adecuado de control de la seguridad y no admite por ello la propuesta del PE
- La Comisión ha rechazado las enmiendas 9 y 11, porque impedirían imponer procedimientos de certificación a los operadores no comerciales que exploten aviones complejos y potentes.

- Se ha rechazado la enmienda 12, que contemplaba el reconocimiento mutuo de las tripulaciones de cabina, por tratarse ya este extremo en el artículo 11 (reconocimiento mutuo).
- La enmienda 17 contempla un procedimiento por el que la Agencia podría imponer sanciones pecuniarias a sus administrados en casos de infracciones menores respecto a las cuales la retirada de un certificado sería desproporcionada. No se puede aceptar tal y como está, porque plantea interrogantes jurídicos, institucionales y prácticos que requieren un examen profundo.
- La enmienda 18 se opone no sólo a las disposiciones del Régimen aplicable a otros agentes de las Comunidades Europeas, sino también de la política actual de la Comunidad en el ámbito de las competencias lingüísticas del personal.
- La Comisión considera inaceptable la enmienda 20 debido a que el nombramiento de los miembros del Consejo de Administración de la Agencia debe competir a los Estados miembros y no al Parlamento Europeo, pues la Agencia debe llevar a cabo tareas por cuenta de los Estados miembros.
- Mediante su enmienda 25, el Parlamento Europeo desea garantizar la independencia de la Agencia frente a cualquier interferencia de entidades privadas. La Comisión y el Consejo comparten este objetivo, pero están convencidos de que el texto actual excluye tal posibilidad al prohibirla expresamente.
- Las enmiendas 3, 26, 27 y 28 se refieren a la cuestión de las tasas de la Agencia por sus actividades de certificación.
 - El PE pide dos decisiones separadas: una relativa al presupuesto destinado a las tasas de certificación y otra relativa a los demás recursos. El PE pide también que se pueda destinar a las actividades de certificación una parte de la subvención europea.
 - La Comisión no acepta estas enmiendas, porque lo primero se opondría al principio de unicidad del presupuesto y lo segundo tendría como consecuencia privar a la Agencia el 40 % de los recursos financieros destinados a la preparación de la normativa de seguridad, al control de conformidad de los Estados miembros y al análisis de los accidentes, lo que redundaría en beneficio de determinados grupos industriales, los cuales ya no deberían pagar por determinadas actividades asociadas a la garantía de que sus productos mantienen el nivel de seguridad necesario.

5 CONCLUSIÓN

La Comisión considera que la Posición común no pone en peligro los objetivos esenciales de su propuesta ni se opone a su espíritu, por lo que puede apoyarla.

Anexo: Declaraciones de la Comisión.

ANEXO

Declaración unilateral de la Comisión

Ad. a los artículos 10, apartado 3; 24, apartado 2, y 54, apartado 1,
«Investigaciones del la AESA»

1. La Comisión confirma que las redacciones respectivas del artículo 10, apartado 3, artículo 24, apartado 2, y artículo 54, apartado 1, no modifican el papel actual de los Estados miembros tanto en lo referido al control, en primer lugar, de las empresas que entran en su ámbito de competencia, como en lo relativo a las inspecciones en tierra, incluidas las decisiones relativas a la inmovilización en tierra de las aeronaves.
2. Estas disposiciones brindan simplemente a la Agencia la posibilidad de efectuar inspecciones de aeronaves a los efectos siguientes:
 - a) procedimientos de certificación efectuados en el marco de las tareas que le incumben en virtud del presente Reglamento;
 - b) inspecciones de normalización contempladas en el artículo 24, apartado 1;
 - c) inspecciones de empresas a fin de comprobar el cumplimiento del Derecho comunitario pertinente en situaciones de posible falta de seguridad, en cooperación con los Estados miembros.
3. El artículo 10 limita expresamente a los Estados miembros la posibilidad de inmovilizar las aeronaves en tierra. La Agencia no podrá inmovilizar nunca una aeronave en tierra.

Cuando se compruebe un incumplimiento en materia de seguridad, el papel de la Agencia es informar a los Estados miembros interesados y a la Comisión.

Los poderes de la Agencia se limitan a la retirada o suspensión de los certificados o autorizaciones que haya expedido.

Declaración unilateral de la Comisión

Ad. al artículo 7, apartado 7, «Licencia de piloto de recreo»

La Comisión confirma que, al establecer las disposiciones de aplicación del artículo 7 en lo relativo a las licencias de piloto de recreo, siempre se dará prioridad a la seguridad. En particular, las disposiciones de aplicación limitarán los privilegios asociados a estas licencias en función del nivel de formación de los pilotos interesados, extremo que el considerando 9 y el artículo 7, apartado 6, punto c), hacen obligatorio por otra parte.

Declaración común del Consejo y la Comisión

Ad. al artículo 69, apartado 2, «Entrada en vigor»

El Consejo y la Comisión acuerdan velar por que las disposiciones de aplicación contempladas en el artículo 69, apartado 2, se formulen y adopten en el plazo más breve, lo antes posible del plazo fijado en dicho artículo, habida cuenta de la complejidad técnica de dichas disposiciones de aplicación.