

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B**

**REGLAMENTO (CEE) N° 3922/91 DEL CONSEJO**

**de 16 de diciembre de 1991**

**relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil**

(DO L 373 de 31.12.1991, p. 4)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
► <b><u>M1</u></b>	Reglamento (CE) n° 2176/96 de la Comisión de 13 de noviembre de 1996	L 291	15	14.11.1996
► <b><u>M2</u></b>	Reglamento (CE) n° 1069/1999 de la Comisión de 25 de mayo de 1999	L 130	16	26.5.1999
► <b><u>M3</u></b>	Reglamento (CE) n° 2871/2000 de la Comisión de 28 de diciembre de 2000	L 333	47	29.12.2000
► <b><u>M4</u></b>	Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2002	L 240	1	7.9.2002
► <b><u>M5</u></b>	Reglamento (CE) n° 1899/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006	L 377	1	27.12.2006
► <b><u>M6</u></b>	Reglamento (CE) n° 1900/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006	L 377	176	27.12.2006
► <b><u>M7</u></b>	Reglamento (CE) n° 8/2008 de la Comisión de 11 de diciembre de 2007	L 10	1	12.1.2008
► <b><u>M8</u></b>	Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de febrero de 2008	L 79	1	19.3.2008
► <b><u>M9</u></b>	Reglamento (CE) n° 859/2008 de la Comisión de 20 de agosto de 2008	L 254	1	20.9.2008

**REGLAMENTO (CEE) Nº 3922/91 DEL CONSEJO****de 16 de diciembre de 1991****relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil**

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(3)</sup>,

Considerando que es importante adoptar medidas a fin de establecer progresivamente el mercado interior durante un período que expira el 31 de diciembre de 1992 según establece el artículo 8 A del Tratado; que el mercado interior implica un espacio sin fronteras interiores en el que se garantizará la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales;

Considerando que conviene mantener la seguridad de la aviación civil en Europa en un nivel general elevado y mejorar las normas técnicas y procedimientos administrativos existentes en los Estados miembros hasta los niveles más altos que actualmente se alcanzan en la Comunidad;

Considerando que la seguridad es un requisito básico para el transporte aéreo en la Comunidad; que conviene tener en cuenta el Convenio de aviación civil internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, que contempla la aplicación de las disposiciones necesarias para garantizar la seguridad en la operación de las aeronaves;

Considerando que las actuales restricciones a la transferencia de aeronaves, de productos aeronáuticos y de determinados servicios en el sector aeronáutico entre los Estados miembros causarían distorsiones en el mercado interior;

Considerando que las autoridades aeronáuticas conjuntas («Joint Aviation Authorities», en lo sucesivo denominadas «JAA»), organismo asociado a la Conferencia europea de aviación civil (CEAC), han elaborado acuerdos para cooperar en el desarrollo y en la aplicación de normas comunes («códigos JAR») en todos los campos relacionados con la seguridad de las aeronaves y de su operación;

Considerando que en el marco de la política común de transportes conviene armonizar las normas técnicas y los procedimientos administrativos relativos a la seguridad de las aeronaves y de su operación basados en los códigos JAR de las JAA;

Considerando que la adhesión de todos los Estados miembros a las JAA y la participación de la Comisión en sus trabajos contribuirían a facilitar dicha armonización;

<sup>(1)</sup> DO n° C 270 de 26.10.1990, p. 3.

<sup>(2)</sup> DO n° C 267 de 14.10.1991, p. 154.

<sup>(3)</sup> DO n° C 159 de 17.6.1991, p. 28.

**▼ B**

Considerando que, a fin de realizar los objetivos comunitarios en materia de libre circulación de personas y de productos, así como en materia de política común de transportes, en la medida en que un producto, un organismo o una persona hayan sido certificados con arreglo a las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes, los Estados miembros deben reconocer la certificación de los productos, así como de los organismos y de las personas encargados del diseño, fabricación, mantenimiento y operación de productos, sin proceder a otros trabajos o evaluaciones técnicas;

Considerando que pueden plantearse problemas en el ámbito de la seguridad y que, en tal caso, los Estados miembros deben tomar las medidas urgentes que proceda; que deben justificarse dichas medidas y que, cuando el motivo sea una deficiencia en las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes, corresponderá a la Comisión adoptar las modificaciones necesarias, en ejercicio de sus competencias de ejecución;

**▼ M5**

La aplicación de las disposiciones referentes a limitaciones del tiempo de vuelo y actividad puede acarrear perturbaciones considerables de los sistemas de planes de servicio de aquellos tipos de actividad industrial que se basan exclusivamente en la actividad nocturna. La Comisión debe llevar a cabo un examen sobre la base de las pruebas que habrán de aportar los afectados y proponer una adaptación de las disposiciones relativas a las limitaciones de tiempos de vuelo y actividad con el fin de tener en cuenta estos tipos de actividades industriales especiales;

**▼ B**

Considerando que es oportuno coordinar la financiación por parte de los Estados miembros de las investigaciones destinadas a mejorar la seguridad en la aviación, a fin de garantizar una eficaz utilización de los recursos y obtener los máximos beneficios;

**▼ M5**

A más tardar el 16 de enero de 2009 la Agencia Europea de Seguridad Aérea debe haber concluido una evaluación científica y médica del Anexo III, subparte Q y, en su caso, de la subparte O. Sobre la base de los resultados de esta evaluación y de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 12, apartado 2, la Comisión debe, en caso necesario, elaborar y presentar sin dilación propuestas para modificar disposiciones técnicas correspondientes.

En relación con la revisión de algunas disposiciones, contemplada en el artículo 8 bis, se debe proseguir la armonización iniciada respecto de la formación de la tripulación de cabina, con objeto de facilitar la libre circulación de la tripulación de cabina en el interior de la Comunidad. En este contexto, se debe volver a examinar la posibilidad de proseguir la armonización de las cualificaciones de la tripulación de cabina.

Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(1)</sup>.

**▼ B**

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

<sup>(1)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11)

**▼B***Artículo 1***▼M5**

1. El presente Reglamento se refiere a la armonización de normas técnicas y de procedimientos administrativos en materia de seguridad de la aviación civil relacionados con la operación y mantenimiento de las aeronaves y con las personas y organizaciones implicadas en dichas tareas.

**▼B**

2. Las normas técnicas y los procedimientos administrativos armonizados contemplados en el apartado 1 serán aplicables a todas las aeronaves utilizadas por operadores comprendidos en la definición de la letra a) del artículo 2, tanto si están matriculadas en un Estado miembro como en un país tercero.

**▼M5**

3. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido acerca de la controversia respecto de la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.

4. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la Declaración Conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos del Reino de España y del Reino Unido informarán en este sentido al Consejo en dicha fecha de comienzo de aplicación.

**▼B***Artículo 2*

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «operador»: una persona física residente en un Estado miembro o una persona jurídica establecida en un estado miembro que utilice una o varias aeronaves con arreglo a la normativa aplicable en dicho Estado miembro; o, un transportista aéreo comunitario según la definición de la legislación comunitaria;
- b) «producto»: una aeronave, un motor, una hélice o un equipo civil;
- c) «equipo»: cualquier instrumento, dispositivo, mecanismo, aparato o accesorio utilizado o que pueda utilizarse para la operación de una aeronave en vuelo, que vaya instalado, esté destinado a ser instalado o esté fijado en una aeronave civil, pero que no forme parte de una célula, motor o hélice;
- d) «elemento»: un material, componente o subconjunto no comprendido en las anteriores definiciones de las letras b) o c), destinado a aeronaves, motores, hélices o equipos civiles;
- e) «certificación» (de un producto, servicio, organización o persona): cualquier forma de reconocimiento, jurídico de que dicho producto, servicio, organización o persona cumple los requisitos aplicables. Dicha certificación se compone de dos trámites:
  - i) un trámite que consiste en comprobar que, técnicamente, el producto, servicio, organización o persona cumple los requisitos aplicables; este trámite se denomina «establecimiento de las comprobaciones técnicas»;

**▼B**

- ii) el acto de reconocimiento formal de dicha conformidad con los requisitos aplicables mediante la expedición de un certificado, licencia, aprobación o cualquier otro documento conforme a la legislación y a los procedimientos nacionales; este trámite se denomina «emitir los dictámenes legales»;
- f) «mantenimiento»: el proceso continuado de inspecciones, revisiones, modificaciones y reparaciones a lo largo de toda la vida de una aeronave para garantizar que la misma permanece conforme al diseño de tipo certificado consistente con un alto grado de seguridad; aquí se incluye, en particular, toda modificación que introduzcan las autoridades partes en los acuerdos, de conformidad con los conceptos de aeronavegabilidad continuada;
- g) «variante nacional»: todo requisito o normativa nacionales impuestos por un Estado determinado que complemente o sustituya una disposición de las JAR;
- h) «acuerdos»: los acuerdos celebrados bajo los auspicios de la Conferencia europea de aviación civil con el fin de cooperar en el desarrollo y en la aplicación de normas comunes en todos los campos relacionados con la seguridad de las aeronaves y de su operación. Estos acuerdos se especifican en el Anexo I;

**▼M5**

- i) «autoridad»: el organismo competente del Estado miembro que haya expedido el certificado de operador aéreo (AOC).

*Artículo 3*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 11, las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes aplicables en la Comunidad en relación con el transporte comercial por aeronave serán los especificados en el Anexo III.

2. Las referencias al Anexo III, subparte M o a cualquiera de sus disposiciones deberán remitir a la parte M del Reglamento (CE) n<sup>o</sup> 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas<sup>(1)</sup> o a sus disposiciones pertinentes.

**▼B***Artículo 4***▼M5**

1. Para los ámbitos no cubiertos en el Anexo III, se adoptarán normas técnicas y procedimientos administrativos comunes de acuerdo con el artículo 80, apartado 2, del Tratado. La Comisión presentará, en su caso y con la mayor brevedad, las propuestas adecuadas para dichos ámbitos.

**▼B**

2. Antes de que se adopten las propuestas contempladas en el apartado 1, los Estados miembros podrán aplicar las disposiciones pertinentes de sus respectivas normativas nacionales vigentes.

<sup>(1)</sup> DO L 315 de 28.11.2003, p. 1.

**▼B***Artículo 5*

Los Estados miembros velarán por que sus autoridades aeronáuticas civiles competentes cumplan las condiciones de adhesión a las JAA especificadas en los acuerdos y suscriban sin reservas los acuerdos, antes del 1 de enero de 1992.

**▼M5***Artículo 6*

Las aeronaves explotadas en virtud de una autorización otorgada por un Estado miembro de conformidad con las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes podrán ser explotadas con arreglo a las mismas condiciones en otros Estados miembros, sin más requisitos técnicos o evaluación por parte de esos otros Estados miembros.

*Artículo 7*

Los Estados miembros reconocerán la certificación otorgada en virtud del presente Reglamento por otro Estado miembro o por otro órgano que actúe en su nombre, a órganos o personas bajo su jurisdicción o bajo su autoridad, a la que incumbe el mantenimiento de los productos y la explotación de aeronaves.

*Artículo 8*

1. Las disposiciones de los artículos 3 a 7 no se opondrán a que un Estado miembro pueda reaccionar de forma inmediata si se planteara un problema de seguridad que afecte a un producto, persona u organización sometidos al presente Reglamento.

Si el problema de seguridad es consecuencia de la inadecuación del nivel de seguridad que proporcionan las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes, o de la deficiencia de dichas normas y procedimientos, el Estado miembro deberá notificar inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros las medidas adoptadas y las razones para ello.

La Comisión decidirá, de acuerdo con el procedimiento indicado en el artículo 12, apartado 2, si la inadecuación del nivel de seguridad o una deficiencia en las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes justifica la continuación de la aplicación de las medidas adoptadas en aplicación del primer párrafo del presente apartado. En tal caso, la Comisión también deberá tomar las medidas oportunas para modificar las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes de que se trate, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 o en el artículo 11. Si las medidas adoptadas por el Estado miembro de que se trate se consideran injustificadas, deberá revocarlas.

2. Un Estado miembro podrá conceder exenciones de las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes especificados en el presente Reglamento en el caso de que surjan imprevistos operativos urgentes o necesidades operativas de duración limitada.

La Comisión y los demás Estados miembros deberán ser informados de todas las exenciones concedidas, siempre que éstas sean de carácter reiterado o se hayan concedido por un período de tiempo superior a dos meses.

Cuando la Comisión y los demás Estados miembros tuvieren conocimiento de las exenciones concedidas por un Estado miembro de conformidad con el párrafo segundo, la Comisión estudiará si son conformes a los objetivos de seguridad del presente Reglamento o de cualquier otra norma relevante del Derecho comunitario.

**▼ M5**

Si la Comisión determina que las exenciones concedidas no se ajustan a los objetivos de seguridad o a cualquier otra norma comunitaria, adoptará una decisión respecto de las medidas de salvaguardia, con arreglo al procedimiento indicado en el artículo 12 bis.

En tal caso, el Estado miembro afectado deberá revocar su exención.

3. En los casos en que pueda alcanzarse por otros medios un nivel de seguridad equivalente al alcanzado mediante la aplicación de las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes establecidos en el Anexo III, los Estados miembros podrán, sin discriminación por motivos de nacionalidad de los solicitantes y teniendo en cuenta la necesidad de no falsear la competencia, conceder la autorización de apartarse de tales disposiciones.

En tales casos, el Estado miembro de que se trate deberá notificar a la Comisión su intención de conceder tal autorización, sus motivos y las condiciones previstas para garantizar un nivel de seguridad equivalente.

La Comisión deberá iniciar, en el plazo de tres meses contados a partir de la notificación por parte del Estado miembro en cuestión, el procedimiento indicado en el artículo 12, apartado 2, con objeto de decidir si puede ser concedida la autorización de la medida propuesta.

**▼ M6**

En tal caso, la Comisión notificará su decisión a todos los Estados miembros, los cuales estarán entonces facultados a su vez para aplicar esta medida. Las disposiciones oportunas del anexo III también podrán ser modificadas por el procedimiento del artículo 11 para reflejar tal medida.

**▼ M5**

Los artículos 6 y 7 se aplicarán a la medida de que se trate.

4. No obstante, lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3, los Estados miembros podrán adoptar o mantener disposiciones relacionadas con los OPS 1.1105, punto 6, OPS 1.1110, puntos 1.3 y 1.4.1, OPS 1.1115 y OPS 1.1125, punto 2.1, de la subparte Q del Anexo III, hasta que se hayan establecido normas comunitarias basadas en los conocimientos científicos y las mejores prácticas.

El Estado miembro informará a la Comisión de las disposiciones que decida mantener.

Por lo que respecta a las disposiciones nacionales que se aparten de las disposiciones de los OPS 1. mencionados en el primer párrafo que los Estados miembros tengan intención de adoptar después de la fecha de aplicación del Anexo III, la Comisión iniciará, en un plazo de tres meses a partir de la notificación de un Estado miembro, el procedimiento a que se refiere el artículo 12, apartado 2, para decidir si estas disposiciones cumplen los objetivos de seguridad del presente Reglamento y si pueden ser aplicables.

**▼ M6**

En caso afirmativo, la Comisión notificará su decisión de aprobar la medida a todos los Estados miembros, todos los cuales podrán aplicar dicha medida. Las disposiciones correspondientes del anexo III también podrán ser modificadas por el procedimiento del artículo 11 para reflejar esa medida.

**▼ M5**

Los artículos 6 y 7 se aplicarán a la medida de que se trate.

*Artículo 8 bis*

1. Para el 16 de enero de 2009, la Agencia Europea de Seguridad Aérea finalizará la evaluación científica y médica de las disposiciones de la subparte Q y, si procede, de la subparte O del Anexo III.

**▼M5**

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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 <sup>(1)</sup>, la Agencia Europea de Seguridad Aérea asistirá a la Comisión en la preparación de propuestas para la modificación de las disposiciones técnicas aplicables de la subparte O y de la subparte Q del Anexo III.

**▼B***Artículo 9*

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias con objeto de coordinar sus programas de investigación para la mejora de la seguridad de las aeronaves civiles y de su operación, e informar de ello a la Comisión. La Comisión, tras consultar a los Estados miembros, podrá tomar cualquier iniciativa útil para promover dichos programas.

*Artículo 10*

Los estados miembros notificarán a la Comisión:

- a) las normas o procedimientos nuevos o modificados una vez que hayan sido elaborados o aprobados con arreglo a los procedimientos de los acuerdos;
- b) las modificaciones introducidas en los acuerdos;
- c) los resultados de las consultas mantenidas con la industria y otras instancias interesadas.

*Artículo 11***▼M6**

1. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, que sean necesarias debido al progreso científico y técnico y que modifiquen las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes especificados en el anexo III, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 3. Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá hacer uso del procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 12, apartado 4.

**▼B**

2. Si las modificaciones contempladas en el apartado 1 incluyeran una variante nacional para un Estado miembro, la Comisión decidirá acerca de la inclusión de dicha variante en las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes con arreglo al procedimiento establecido ► **M6** en el artículo 12, apartado 3 ◀.

**▼M6***Artículo 12*

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad aérea, en lo sucesivo denominado el «Comité».

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

<sup>(1)</sup> DO L 240 de 7.9.2002, p. 1. Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) nº 1701/2003 de la Comisión (DO L 243 de 27.9.2003, p. 5).



**▼ M6**

El plazo previsto en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1, 2, 4 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

**▼ M5***Artículo 12 bis*

En los casos en que se haga referencia al presente artículo, será de aplicación el procedimiento de salvaguardia establecido en el artículo 6 de la Decisión 1999/468/CE.

Antes de adoptar su decisión, la Comisión consultará al Comité.

El período indicado en el artículo 6, letra b), de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses.

Cuando un Estado miembro someta una decisión de la Comisión al Consejo, éste, por mayoría cualificada, podrá tomar una decisión diferente en el plazo de tres meses.

**▼ B***Artículo 13*

1. Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua para la aplicación del presente Reglamento así como para su control.

2. En el marco de la asistencia mutua, las autoridades competentes de los Estados miembros se comunicarán regularmente toda la información disponible relativa:

- a las infracciones al presente Reglamento cometidas por no residentes y a cualquier sanción aplicada por causa de las mismas,
- a las sanciones aplicadas por Estado miembro a sus residentes por tales infracciones cometidas en otros Estados miembros.

*Artículo 14*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1992.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼ B

*ANEXO I*

**Acuerdos mencionados en la letra h) del apartado 1 del artículo 2**

«Arrangements Concerning the Development, the Acceptance and the Implementation of Joint Aviation Requirements» (Acuerdos sobre la elaboración, aceptación y puesta en práctica de los requisitos conjuntos de Aviación JAR), celebrados en Chipre el 11 de septiembre de 1990.

▼ M4

\_\_\_\_\_

▼ M8

\_\_\_\_\_