DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2020/1501 DE LA COMISIÓN

de 14 de octubre de 2020

relativa a la evaluación efectuada con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que respecta a una exención temporal de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión concedida por Alemania

[notificada con el número C(2020) 6891]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ([1]), y en particular su artículo 71, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

(1) El 25 de febrero de 2020, la autoridad competente Luftfahrt-Bundesamt («LBA»), en nombre de Alemania, notificó a la Comisión, a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («Agencia» o «AESA») y a los demás Estados miembros que había concedido a Lufthansa Technik AG una exención al cumplimiento del punto 145.A.42 del anexo II (parte 145) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión ([2]). De conformidad con dicho punto, una organización aprobada con arreglo a la parte 145 debe garantizar que los elementos únicamente se instalen en una aeronave u otro elemento cuando se encuentren en estado satisfactorio y hayan sido declarados aptos en un Formulario EASA 1 o equivalente, y cuando los datos de mantenimiento aplicables especifiquen el elemento, elemento estándar o material en cuestión.

(2) La exención fue concedida por la LBA en el contexto de los futuros proyectos de certificado de tipo suplementario («STC») y permite que, en determinados casos, Lufthansa Technik AG no cumpla el punto 145.A.42 del anexo II (parte 145) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 respecto a determinados elementos que vayan a ser instalados por Lufthansa Technik AG y que hayan sido fabricados como elementos prototipo.

(3) La LBA explica que, en el pasado, el fabricante no pudo volver a certificar posteriormente algunos de los elementos prototipo, que Lufthansa Technik AG había instalado en aeronaves, como conformes a los datos de diseño de la modificación una vez aprobada dicha modificación con la expedición de un STC. La LBA se refiere a casos en los que el fabricante tenía su sede en los Estados Unidos y no le fue posible volver a certificar el elemento una vez que este salió de sus instalaciones y a casos en los que el fabricante se declaró insolvente antes de que se aprobaran los datos de diseño. La LBA explica que, en esos casos, no fue posible certificar de nuevo dichos elementos, o bien se generó una carga administrativa que retrasó la vuelta al servicio de la aeronave, lo que impidió a Lufthansa Technik AG atender pedidos de los clientes y generó un riesgo financiero y económico.

(4) La exención concedida por la LBA no especifica los productos o proyectos en relación con los cuales Lufthansa Technik AG ha quedado exenta del cumplimiento del punto 145.A.42 del anexo II (parte 145) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 y respecto a los cuales puede aceptar la instalación de elementos no conformes. La LBA explica que Lufthansa Technik AG tiene un número reducido de proyectos de STC futuros en los que pueden surgir problemas de ese tipo y en los que Lufthansa Technik AG tal vez no sea capaz de cumplir lo dispuesto en el punto 145.A.42 del anexo II (parte 145) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014. La exención se concedió en previsión de esos posibles problemas, a fin de evitar retrasos en la vuelta al servicio de aeronaves modificadas en el futuro. La exención es válida desde el 13 de febrero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2021 y, por tanto, supera un período de ocho meses consecutivos.

([1]) DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

([2]) Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, 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 (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

(5) Como medida para mitigar el incumplimiento del punto 145.A.42 del anexo II (parte 145) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, la exención establece que se permite a Lufthansa Technik AG considerar apta para el servicio una aeronave con elementos prototipo con arreglo a un procedimiento alternativo que implique comparar el estado de certificación de cada uno de dichos elementos con los datos de diseño aprobados que se hayan obtenido una vez completado el correspondiente proceso de aprobación del STC.

(6) Tras una evaluación, la Agencia emitió el 16 de julio de 2020 una recomendación negativa sobre la exención concedida por la LBA.

(7) La Comisión está de acuerdo con la recomendación de la Agencia.

(8) Con arreglo al artículo 71, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139, los Estados miembros solo pueden conceder exenciones a las personas físicas o jurídicas sujetas a ese Reglamento de producirse circunstancias urgentes imprevistas que afecten a esas personas o por necesidades operativas urgentes de esas personas, y siempre que se cumplan todas las condiciones establecidas en las letras a) a d) de dicho artículo.

(9) Por lo que se refiere a las «circunstancias urgentes imprevistas» o a las «necesidades operativas urgentes», la Comisión considera que la exención no está justificada por circunstancias urgentes imprevistas que afecten a Lufthansa Technik AG ni por necesidades operativas urgentes de Lufthansa Technik AG, tal como exige el artículo 71, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139. La exención se concede en previsión de posibles problemas futuros relacionados con la nueva certificación de elementos prototipo. Si bien algunos de esos problemas pueden, efectivamente, tener un carácter imprevisible, como la quiebra de un proveedor, o dar lugar a la necesidad operativa de poner en servicio una aeronave, en ningún caso se han materializado ni estaban a punto de materializarse en el momento de concederse la exención. En particular, Alemania no ha aportado ninguna prueba en el sentido de que determinados fabricantes hayan indicado a Lufthansa Technik AG que no vayan a estar en condiciones de suministrar elementos que posean las declaraciones de certificación necesarias con respecto a determinados proyectos. En consecuencia, la Comisión considera que el requisito de urgencia no se cumple en este caso.

(10) La Comisión considera también que la exención no cumple las limitaciones requeridas de su alcance y duración que se establecen en el artículo 71, apartado 1, letra d), del Reglamento (UE) 2018/1139. Si bien la exención solo se concede para los casos en que no sea posible la nueva certificación de un elemento prototipo, se aplica efectivamente a cualquier proyecto de STC llevado a cabo durante su período de aplicación y a un número ilimitado de posibles elementos que se instalen en apoyo de dichos proyectos de STC. Además, la Comisión observa que la LBA no ha demostrado que la duración de la exención esté limitada a lo que resulte estrictamente necesario. Aunque la exención expira el 31 de diciembre de 2021, la LBA no ha justificado de forma convincente la vinculación de esta fecha de expiración a las circunstancias o necesidades que la requieren.

(11) En consecuencia, la exención concedida por la LBA no cumple las condiciones establecidas en el artículo 71, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La exención de los requisitos establecidos en el punto 145.A.42 del anexo II (parte 145) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, concedida por Alemania y notificada a la Comisión, a la Agencia de la Unión Europea para Seguridad Aérea y a los demás Estados miembros el 25 de febrero de 2020, por la que se permite que, en determinados casos, Lufthansa Technik AG no cumpla el punto 145.A.42 respecto a determinados elementos que vayan a ser instalados por Lufthansa Technik AG y que hayan sido fabricados como elementos prototipo, no se ajusta a las condiciones establecidas en el artículo 71, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.

Artículo 2

La destinataria de la presente Decisión es la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 14 de octubre de 2020.

Por la Comisión
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión