

DECISIÓN (UE) 2017/190 DE LA COMISIÓN**de 1 de febrero de 2017****por la que se autoriza a Francia a conceder una excepción respecto de determinadas normas comunes de seguridad aérea de conformidad con el artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a la instalación de componentes***[notificada con el número C(2017) 458]*

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 14, apartado 7,

Considerando lo siguiente:

- (1) Francia notificó su intención de conceder una aprobación que supone una excepción a las normas comunes de seguridad aérea que desarrollan el Reglamento (CE) n.º 216/2008, establecidas en el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión ⁽²⁾. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 216/2008, la Comisión ha evaluado la necesidad de la excepción propuesta, así como el nivel de protección resultante, sobre la base de la recomendación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo denominada «EASA») de 24 de septiembre de 2015 ⁽³⁾.
- (2) La excepción propuesta, notificada por Francia el 24 de julio de 2015, se refiere al anexo I (Parte M), punto M.A.501, del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, que establece que no podrá instalarse en una aeronave ningún elemento que no haya sido debidamente declarado apto para el servicio en un formulario EASA 1 (o equivalente).
- (3) La excepción propuesta se refiere a la instalación de motores R755B2M en las aeronaves YMF5C matriculadas en Francia. Esas aeronaves las fabrica WACO Classic Aircraft Corporation, establecida en los Estados Unidos de América, que es titular del certificado de tipo EASA.IM.A.055 aprobado por la EASA y del certificado de producción de la FAA n.º 328CE, que aprueba la producción del tipo de aeronave en cuestión. Los motores R755B2M los fabrica AIR REPAIR, también establecida en los Estados Unidos de América, que es titular del certificado de tipo EASA.E.092 aprobado por la EASA. AIR REPAIR proporciona sus motores a WACO Classic Aircraft Corporation para su instalación. Ahora bien, AIR REPAIR no cuenta con una aprobación de producción ni con una aprobación de estación de reparación FAA 145, por lo que no puede entregar motores a otros clientes mediante el formulario de aptitud para el servicio. Según la información recibida por la EASA, AIR REPAIR no desea obtener una aprobación de producción ni una aprobación en virtud de la parte 145 de la EASA.
- (4) Teniendo en cuenta que los nuevos motores producidos por AIR REPAIR no pueden entregarse a clientes con un formulario EASA 1 (o equivalente), las autoridades francesas explicaron que la excepción respecto al requisito del punto M.A.501 es necesaria para garantizar que los propietarios de aeronaves YMF5C que tengan previsto adquirir un motor nuevo P/N (modelo) R755B2M, número de serie 17819, puedan instalar ese motor en sus aeronaves en Francia.
- (5) Las autoridades francesas explicaron que puede alcanzarse un nivel de protección equivalente por otros medios. Esos medios consisten en el requisito de que el fabricante de aeronaves declare que los motores que van a instalarse son similares a los que el fabricante instalaría en su línea de producción y en el requisito de que dichos motores sean instalados por personal cualificado y de conformidad con el manual de mantenimiento de las aeronaves aplicable que contenga la información necesaria para la retirada y la instalación de dichos motores.

⁽¹⁾ DO L 79 de 19.3.2008, 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).

⁽³⁾ Asunto EASA 2015/87; Recomendación n.º FR/18/2015; carta de la EASA 2015(D)54366.

- (6) Sobre la base de la recomendación de la EASA de 24 de septiembre de 2015, la Comisión considera que por esos otros medios puede conseguirse un nivel de protección equivalente al conseguido mediante la aplicación del anexo I (Parte M), punto M.A.501, del Reglamento (UE) n.º 1321/2014. En consecuencia, debe permitirse a Francia conceder la excepción propuesta.
- (7) De conformidad con el artículo 14, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 216/2008, toda decisión de la Comisión por la que autorice a un Estado miembro la concesión de una excepción propuesta tiene que ser notificada a todos los Estados miembros, que también tendrán derecho a aplicar la medida en cuestión. Por consiguiente, los destinatarios de la presente Decisión deben ser todos los Estados miembros. La descripción de la excepción, así como las condiciones a las que esté sujeta, debe ser tal que permita a los demás Estados miembros aplicar también dicha medida cuando estén en la misma situación, sin necesidad de una nueva decisión de la Comisión. De conformidad con el artículo 15, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 216/2008, los Estados miembros, cuando apliquen esa medida, deben intercambiar información al respecto, ya que tal aplicación puede tener efectos fuera de los Estados miembros que conceden la excepción.
- (8) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité de la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Francia podrá conceder aprobaciones que supongan una excepción a lo dispuesto en el anexo I (parte M), punto M.A.501, del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 a los propietarios de aeronaves YMF5C, producidas por WACO Classic Aircraft Corporation, que tengan previsto adquirir e instalar en sus aeronaves motores R755B2M, a condición de que el fabricante haya declarado que dichos motores son similares a los que el fabricante instalaría en su línea de producción, y de que dichos motores sean instalados por personal cualificado y de conformidad con el manual de mantenimiento de aeronaves aplicable que contenga la información necesaria para la retirada y la instalación de los motores.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 1 de febrero de 2017.

Por la Comisión
Violeta BULC
Miembro de la Comisión
