



**DICTAMEN N° 02/2008**

**DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA**

**de 15 de mayo de 2008**

**sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción**

**Y**

**sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión 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**

***«Requisitos revisados de la Parte M aplicables a las aeronaves que no realizan transporte comercial aéreo y al mantenimiento por el piloto-propietario»***

## I. Generalidades

1. El objeto del presente dictamen es proponer a la Comisión que modifique los Reglamentos (CE) n° 1702/2003<sup>1</sup> (Parte 21) y n° 2042/2003 de la Comisión<sup>2</sup>. Seguidamente se exponen los motivos de esta actividad reguladora.
2. El dictamen se ha adoptado siguiendo el procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (la Agencia)<sup>3</sup>, de conformidad con lo establecido en el artículo 19 del Reglamento (CE) n° 216/2008<sup>4</sup> (el Reglamento base).

## II. Consulta

3. Para evaluar la repercusión de las disposiciones del Anexo I del Reglamento (CE) n° 2042/2003 (Parte M), como exige el apartado 6 del artículo 7 del propio Reglamento, la Agencia organizó en 2004 dos reuniones con representantes del sector de la aviación comercial y no comercial, en las cuales se reconoció que la repercusión de la Parte M sobre las actividades del transporte comercial aéreo eran mínimas y que la evaluación de impacto debía concentrarse en otras actividades.
4. Para llevar a cabo la evaluación de impacto antes mencionada, la Agencia suscribió un contrato con la consultora Air EuroSafe el 21 de septiembre de 2004. El resultado fue el informe sobre la evaluación de impacto normativo 2004/S 122-102598 presentado por Air EuroSafe el 21 de febrero de 2005, publicado como Apéndice II del documento NPA07/2005 descrito a continuación.
5. La Agencia se sirvió de este informe para proponer una modificación de la Parte M en relación con las aeronaves no destinadas al transporte comercial aéreo (reglamentación M.007). Esta propuesta fue publicada en forma de notificación de propuesta de enmienda (NPA, en sus siglas en inglés) 07/2005, presentada el 23 de junio de 2005 y expuesta a consulta pública durante un período que se amplió hasta cinco meses a petición de la mayoría de las partes interesadas. El 24 de noviembre de 2005, fecha en que expiraba el plazo, la Agencia había recibido 441 comentarios de autoridades nacionales, organizaciones profesionales y particulares.

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 243, de 27.9.2003, p.6). Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 287/2008 de la Comisión, de 28 de marzo de 2008 (DO L 87 de 29.03.2008, p. 3).

<sup>2</sup> Reglamento (CE) n° 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 (DO L 315 de 28.11.2003, p. 1). Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 376/2007 de la Comisión, de 30 de marzo de 2007 (DO L 94 de 4.4.2007, p. 18).

<sup>3</sup> Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que habrá de aplicar la Agencia para la expedición de Dictámenes, Certificaciones, Especificaciones y Material de Orientación. EASA MB 08-2007 de 11.06.2007 ("Procedimiento de reglamentación").

<sup>4</sup> Reglamento (CE) n° 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° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.03.2008, p.1).

6. Los comentarios recibidos, al igual que las conclusiones de un seminario organizado con el fin de explicar y debatir la propuesta, indujeron a la Agencia a considerar que las modificaciones previstas no tendrían ningún viso de ser aceptadas si la Agencia no iniciaba en paralelo otro proceso de reglamentación (M.017) para la elaboración del material explicativo relacionado (los instrumentos de cumplimiento adecuados (AMC, en sus siglas en inglés) y la documentación orientativa (GM, en sus siglas en inglés)), proponer ulteriores enmiendas a la normativa y presentar ambas propuestas simultáneamente a fin de ofrecer una perspectiva general de las modificaciones previstas. Este último punto fue objeto de un amplio debate a finales de 2005 con representantes de la comunidad aeronáutica en general, que acordaron apoyar ese proceso. Por consiguiente, la actividad reglamentaria se amplió a los siguientes extremos:
  - Evaluar y responder a los 441 comentarios recibidos en respuesta a la NPA07/2005, preparando el documento de respuesta de comentarios (CRD, en sus siglas en inglés) correspondiente.
  - Examinar y proponer nuevas modificaciones a la Parte M.
  - Elaborar el material correspondiente a los AMC y la GM conexas.Además, las cuestiones muy concretas relacionadas con el «mantenimiento por el piloto-propietario» se transfirieron a una tarea independiente (M.005).
7. El trabajo fue realizado por dos grupos de reglamentación (M.005 y M.017), integrados por representantes de la Agencia, las autoridades aeronáuticas nacionales, los sectores industriales de la fabricación y el mantenimiento, así como los propietarios y operadores. Inspirándose en las contribuciones de todos ellos, la Agencia expuso a consulta pública los siguientes documentos:
  - CRD07/2005 de 26 de abril de 2007 (en respuesta a los comentarios a la NPA07/2005).
  - NPA2007-08 de 28 de junio de 2007 (por el que se proponen modificaciones adicionales a la Parte M, así como a los AMC y GM correspondientes).
8. Para avalar y dar a conocer el contenido de estos documentos, la Agencia organizó un seminario en Colonia el 4 de julio de 2007, seis seminarios en Suiza, el Reino Unido, Francia, Dinamarca, Alemania y la República Checa entre el 28 de agosto y el 13 de septiembre de 2007, así como un seminario en Austria el 13 de noviembre de 2007.
9. Para facilitar el proceso de aprobación por parte de la Comisión y habilitar una mejor comprensión por parte de todas las partes implicadas, la Agencia decidió que su dictamen definitivo abarcaría las tres tareas (M.007, M.005 y M.017) y se comprometió a preparar un CRD común, así como un texto único modificado de la Parte M.
10. La Agencia recibió 10 respuestas al CRD07/2005 y 661 comentarios a la NPA2007-08, cuyo contenido fundamental puede sintetizarse en los siguientes términos:
  - Se expresaron dudas respecto a la necesidad de sustituir los actuales sistemas nacionales por normativas europeas.
  - Publicar un reglamento independiente especializado, la Parte M «aligerada», que daría cuenta del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aviación general.
  - Integrar los resultados del procedimiento de reglamentación MDM.032 relativo a una mejor regulación de la aviación general.

- Combinar las aprobaciones previstas en la Subparte F y en la Subparte G de M.A. (organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO, en sus siglas en inglés)).
  - Aceptar la Circular de la FAA AC43-13 relativa a reparaciones y modificaciones.
  - Aceptar directamente (sin doble aptitud), los documentos de aptitud norteamericano (FAA 8130-3) y canadiense (TCCA 24-0078) para los componentes que son objeto de mantenimiento.
  - Ampliar el alcance del mantenimiento por parte del piloto-propietario y eliminar la autoevaluación.
  - Reducir los requisitos de supervisión onerosos (sistemas de calidad y revisiones organizativas).
  - Autorizar la aprobación inicial de una CAMO a falta de un programa de mantenimiento aprobado.
  - Clarificar las condiciones relativas al mantenimiento de elementos y tareas complejas.
  - Permitir la transferencia de los elementos inutilizables al propietario.
  - Crear una nueva licencia simplificada para el personal de mantenimiento de las aeronaves.
  - Atenuar los requisitos aplicables al personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad y procedimientos simplificados para la realización de estas revisiones y la expedición de certificados de revisión de la aeronavegabilidad (ARC, en sus siglas en inglés).
  - Conceder más tiempo para llevar a cabo las modificaciones previstas.
11. La Agencia creó dos grupos para analizar estos comentarios (M.005 y M.017), integrados cada uno de ellos por los miembros del grupo de trabajo respectivo más un representante de Normalización y Homologaciones (Agencia) y un representante del sector que había manifestado una opinión discrepante respecto a la NPA2007-08. Como resultado de este análisis, la Agencia publicó el 6 de marzo de 2008 el CRD2007-08, que contenía las respuestas a cada uno de los comentarios; el texto propuesto para la norma y para los AMC y GM; el material explicativo en el que se indicaba la forma en que se habían abordado los aspectos más importantes señalados anteriormente; y una guía para los propietarios de aeronaves particulares con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior (incluidos globos aerostáticos de cualquier tamaño), en la que se sintetizaban los procedimientos simplificados autorizados por las normas previstas.
12. Como resultado de la consulta externa del CRD2007-08, que concluyó el 6 de mayo de 2008, la Agencia recibió reacciones de:
- 6 autoridades competentes: AustroControl-Austria, CAA-Países Bajos, CAA-Reino Unido, DGAC-Francia, ENAC-Italia y FOCA-Suiza.
  - 12 organizaciones y asociaciones: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, Fédération Française de Vol à Voile (FFVV), Norwegian Air Sports Federation y European Microlight Federation.
  - 27 particulares.

Estas reacciones se analizan pormenorizadamente en el Anexo. Ninguna de ellas afecta en lo esencial a las conclusiones presentadas por la Agencia en el CRD. No obstante, muchas sugerían interesantes mejoras textuales que la Agencia ha incorporado al presente dictamen. Algunas otras no pueden tomarse en consideración en el marco de la presente actividad normativa, ya que obligarían a abrir debidamente una consulta pública; por consiguiente, se tendrán en cuenta a la hora de dictar normas futuras.

### **III. Contenido del Dictamen de la Agencia**

13. El presente dictamen tiene en cuenta, en la medida de lo posible, las propuestas realizadas por las numerosas partes interesadas que participaron en la consulta y que respondieron al CRD. Propone la articulación de un enfoque europeo del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves no destinadas al transporte aéreo comercial que toma como base los actuales sistemas nacionales en la medida en que brinden medios equivalentes que ofrezcan el nivel de seguridad adecuado, con el fin de habilitar la continuidad de algunos de dichos sistemas con los mínimos trastornos posibles; lo que a su vez permite poner al alcance de todos los ciudadanos europeos algunos de los sistemas cuya eficacia está reconocida.
14. La necesidad de dictar simultáneamente requisitos y medios para su cumplimiento, así como la necesidad de implicar y consultar debidamente a todas las partes interesadas, explican por qué esta labor normativa, que debería haber concluido en 2005, sólo ha podido ultimarse ahora, a sólo unos meses de que concluya el informe provisional sobre la entrada en vigor de las disposiciones de la Parte M aplicables al mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves no destinadas al transporte aéreo comercial. Lógicamente, este hecho suscitó cierta inquietud entre las partes interesadas. El presente dictamen se hace plenamente cargo de estas preocupaciones y propone medidas transitorias que permitan encauzarlas.
15. Habida cuenta de la jerarquía normativa de la AESA, el presente dictamen no aborda sino las propuestas de modificación de los Reglamentos de la Comisión aplicables (Parte M, Parte 145 y Parte 21) planteadas por la Agencia; la Agencia sólo podrá adoptar los instrumentos de cumplimiento correspondientes (AMC) y la documentación orientativa (GM), que se detallan en el CRD, una vez que la Comisión haya adoptado los Reglamentos antes citados. No obstante, ha de quedar claro que las medidas presentadas en este dictamen deben interpretarse conjuntamente con dichos AMC y GM, como parte de un paquete acordado.

#### **a) Necesidad de normas comunes**

16. Aunque numerosas organizaciones y particulares cuestionaron la necesidad de estas modificaciones y se pronunciaron a favor del mantenimiento de los actuales sistemas nacionales, lo cierto es que el Parlamento Europeo y el Consejo han decidido ya que el mantenimiento de la aeronavegabilidad de toda aeronave matriculada en los Estados miembros deberá cumplir con unas normas comunes a fin de que los ciudadanos puedan beneficiarse de dos de los principales objetivos asignados al sistema de la AESA:

##### **a) Seguridad**

Uno de los principales objetivos consiste en armonizar el nivel de seguridad. Aunque no haya indicios que los actuales sistemas nacionales presenten problemas de seguridad, ello no significa que no sea posible mejorar la seguridad. De hecho, el nivel de seguridad de los sistemas nacionales varía de un país a otro, y establecer un conjunto de normas comunes ateniéndose a unos estándares adecuados contribuiría a mejorar el nivel general de la seguridad en Europa.

b) Mercado común

Otro objetivo de la Comunidad a la hora de establecer el sistema de la AESA consistió en facilitar el funcionamiento del mercado interior. La libre circulación de mercancías, servicios y personas requiere la adopción de normas comunes que garanticen la posibilidad de vender las aeronaves utilizadas en cualquier punto del mercado común, que las organizaciones encargadas de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad puedan prestar sus servicios en todos los Estados miembros y que los ciudadanos de la UE puedan pilotar libremente sus aeronaves en cualquier Estado miembro.

17. Como consecuencia, plantearse la supresión de la Parte M para la aviación general no es una opción válida, como tampoco lo es la pasividad, ya que ello significaría aplicar la Parte M en su estado actual a partir del 28 de septiembre de 2008. Por tanto, la única alternativa válida en el actual marco legislativo consiste en modificar la Parte M con el fin de atender mejor las necesidades de las distintas categorías y tamaños de aeronaves, así como los diferentes tipos de operaciones. Con ello, la Agencia habrá abordado en particular los principales problemas señalados durante la consulta.

**b) Formato de los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad para la aviación general**

18. Varias personas y organizaciones consideraron que los requisitos en su estado actual son excesivamente complicados y poco inteligibles; en consecuencia abogaron por una Parte M independiente dedicada a la aviación general (denominada «Parte M aligerada»). La Agencia admite que los textos jurídicos no siempre son de fácil manejo por parte de los sujetos a los que afecta la regulación, aun cuando se haya hecho todo lo posible para elaborarlos en un lenguaje simple y por organizarlos de una manera que los haga lo más manejables posible. La causa residen en que los textos jurídicos no se han elaborado para ser utilizados como manuales en las actividades cotidianas, sino que su finalidad primordial es proporcionar seguridad jurídica en caso de incidentes. Además, dichos textos confieren derechos a los sujetos afectados por la regulación, a los que pueden apelar en defensa de sus intereses. Muchos de los requisitos recogidos en la Parte M son en realidad de carácter general, y cada solicitante puede adaptarlos al tamaño y al tipo de la organización y las operaciones.

19. En este mismo contexto, debe tenerse en cuenta que la Parte M se aplica a una gran variedad de aeronaves implicadas en diversos tipos de operaciones.

- Aeronaves de gran tamaño (tal como se definen ya en el Reglamento (CE) nº 2042/2003);
- Aeronaves medias con una masa máxima de despegue superior a 2730 kg;
- Aeronaves con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2730 kg y globos aerostáticos;
- Aeronaves ELA1 (tal como se definen en el presente dictamen en anticipación a la NPA2008-07 relacionada con el «Proceso ELA», los «Cambios y reparaciones estándar» y las «Especificaciones para la certificación de aviones deportivos ligeros»); y
- Aeronaves CS-VLA, CS-22 y LSA (las aeronaves LSA según se definen en el presente dictamen en anticipación de la NPA2008-07).

De atenerse a la lógica de una Parte M independiente dedicada a la aviación general, sería necesario elaborar no sólo una sino varias «Partes M aligeradas» para cada categoría de aeronaves y, posiblemente, también para cada tipo de operación. Teniendo en cuenta la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE, esto crearía una gran confusión, ya que cada texto tendría que interpretarse al margen de los demás, de manera que textos idénticos darían lugar a requisitos diferentes.

20. En consecuencia, los requisitos jurídicos deben utilizarse en conjunción con el material de interpretación adecuado elaborado por los reguladores y por los propios sujetos afectados por la regulación. En este último caso, asociaciones y federaciones profesionales pueden emitir dichos documentos interpretativos en beneficio de sus miembros.
21. Sin perjuicio de los comentarios precedentes, la Agencia entiende la necesidad de que a las partes interesadas del sector de la aviación general se les brinde ayuda para la comprensión y aplicación de los requisitos obligatorios. Por ello, la velará por adoptar guías de usuario como la que adjuntó a su CRD para los propietarios de globos aerostáticos y aeronaves particulares con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior. Asimismo, comunicará el contenido y la intención de la normativa a las autoridades competentes y a las personas y a los sujetos afectados por la regulación a través de notas explicativas, cartas, seminarios, etc.

***c) Integrar los resultados de la tarea de reglamentación MDM.032 relativa a una mejor regulación de la aviación general***

22. Varias personas y organizaciones propusieron que se tuvieran en cuenta los procedimientos simplificados para aeronaves ligeras previstos en virtud de la reglamentación MDM.032. Aunque debe señalarse que esta tarea aborda principalmente los requisitos relativos a las operaciones aéreas, las licencias de los pilotos y la aeronavegabilidad inicial, es necesario garantizar la coherencia entre los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad y los de certificación de cambios y reparaciones, así como los aplicables a la certificación de piezas de repuesto y equipos. Los trabajos realizados en el marco de esta tarea han progresado lo bastante como para publicar una NPA2008-07 por la que se crea un nuevo proceso denominado «European Light Aircraft» (aeronaves ligeras europeas) con dos subcategorías (ELA1 y ELA2) y por la que se proponen nuevas especificaciones de certificación para los aviones deportivos ligeros (LSA, en sus siglas en inglés). Anticipándose a esta evolución, el presente dictamen contempla ulteriores simplificaciones específicas para estas aeronaves:

- a) La posibilidad de instalar componentes que no tengan un certificado de aptitud para el servicio, si lo permite la Parte 21 (véase M.A.501 a)). Se anticipa así la posibilidad de que el propietario fabrique determinadas partes en ausencia de un certificado de aptitud para el servicio, como se ha propuesto en MDM.032.
- b) La posibilidad de que personal certificador independiente realice tareas de mantenimiento de elementos y tareas complejas de mantenimiento en las aeronaves ELA1 (véase M.A.502 d) y M.A.801 c)).
- c) La posibilidad de que personal certificador independiente recomiende la expedición de un ARC para aeronaves ELA1 (M.A.901 g)).

***d) Combinar las aprobaciones contempladas en la Subparte F y la Subparte G de la sección M.A. (organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO))***

23. Se había propuesto combinar las aprobaciones contempladas en la Subparte F y la Subparte G de la sección M.A., a fin de evitar la duplicación de memorias, investigaciones, auditorías y tasas. No obstante, la Agencia no está convencida de que la propuesta vaya a reportar los beneficios esperados. En primer lugar, es evidente que deben mantenerse certificados separados para cubrir aquellas organizaciones que desean obtener una sola aprobación. Aun cuando fuera posible combinar estos certificados, ello no garantizaría un proceso de certificación único, ya que la autoridad competente siempre podría optar por realizar auditorías en eventos separados y contar con diferentes departamentos para cubrir cuestiones de mantenimiento y de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Como consecuencia, no se garantizaría que las tasas fueran más bajas, puesto que la autoridad puede adaptarlas al nivel de investigación requerido, siendo éste superior para una aprobación combinada que para una aprobación separada. En cualquier caso, la Agencia no tiene control alguno sobre las tasas que cobran las autoridades competentes.

24. En lugar de crear una aprobación combinada, la Agencia ha optado por lo siguiente:

- a) En los AMC de M.A.602 y M.A.702 se aclarará que una organización que solicite ambas aprobaciones podrá utilizar un único Formulario EASA 2 a tal fin.
- b) En los AMC de M.B.604 b) y M.B.704 b) se recomendará que la autoridad competente organice las auditorías para que cubran ambas aprobaciones, a fin de evitar la duplicación de visitas a una zona en particular.
- c) En los AMC de M.A.704 se incluirá un ejemplo de exposición combinada para las organizaciones que posean ambas aprobaciones (Subparte F de la sección M.A. y CAMO).

Está previsto que ello sienta la base para adaptar las tasas al nivel de investigación requerido, independientemente de que exista un certificado combinado final o dos certificados separados.

***e) Aceptar la Circular AC43-13 de la FAA para reparaciones y modificaciones***

25. Varios particulares y varias organizaciones solicitaron que se aceptara el uso de la Circular AC43-13 de la FAA para las reparaciones y modificaciones. Aunque la Agencia conviene en la necesidad de encontrar formas más sencillas para abordar los cambios y reparaciones de las aeronaves ligeras, no considera posible utilizar directamente la normativa de la FAA, que fue elaborada en un entorno normativo diferente, en el que la clasificación entre reparaciones «importantes» y «secundarias», así como la distribución de las funciones de regulación, varían.

Como consecuencia, algunos propusieron transponer el proceso de aprobación de reparaciones establecido en la Circular AC43-13 de la FAA al sistema de la AESA. Dicha transposición se está estudiando en el ámbito de la reglamentación MDM.032 por no tratarse de una cuestión de mantenimiento, sino de una cuestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad contemplada en las Subpartes D y M de la Parte 21, en las que se recogen los requisitos que deben cumplir los cambios y reparaciones. Por tanto, la Agencia está estudiando los requisitos de certificación apropiados, según se describen en la NPA2008-07, que ofrecerían el mismo tipo de flexibilidades que los incluidos en la Circular AC43-13, pero en el marco de la AESA.

***f) Aceptar directamente los documentos de aptitud norteamericano y canadiense para elementos objeto de mantenimiento***

26. Actualmente, numerosas organizaciones y propietarios de aeronaves poseen elementos en existencia que fueron autorizados tras su mantenimiento por medio de los formularios FAA 8130-3 o TCCA 24-0078; sin embargo, estos formularios no fueron expedidos por

organizaciones aprobadas de conformidad con la legislación comunitaria, por lo que dichos elementos no podrán instalarse a partir del 28 de septiembre de 2008. Además, las organizaciones de mantenimiento de los Estados Unidos y Canadá que realizan el mantenimiento de elementos instalados en aeronaves destinadas a la aviación general no parecen estar interesadas en obtener una aprobación europea. Esto podría conducir a una escasez de organizaciones de mantenimiento aprobadas para cubrir las necesidades de la comunidad europea de aviación general.

27. Por tanto, en la letra a) de M.A.613 de los AMC, la Agencia clarificará que las organizaciones de mantenimiento contempladas en la Parte F de la sección M.A. o en la Parte 145 (no habilitadas para elementos) podrán expedir un Formulario 1 tras realizar las inspecciones y verificaciones correspondientes para elementos que hayan sido autorizados después de su mantenimiento por medio de un documento 8130-3 (FAA) o TCCA 24-0078 (Canadá) sin doble autorización. Este procedimiento simplificado se basa en la capacidad técnica de estas organizaciones y en la confianza que inspira la supervisión realizada por las autoridades competentes norteamericanas y canadienses, sobre la base de las evaluaciones efectuadas para celebrar los acuerdos bilaterales pendientes en materia de seguridad de la aviación con estos países.

**g) Ampliar el alcance del mantenimiento por parte del piloto-propietario y eliminar la autoevaluación**

28. Por lo que respecta al mantenimiento por parte del piloto-propietario, la Agencia conviene en que la experiencia de algunos Estados miembros y de otros sistemas de regulación ha demostrado que los propietarios de aeronaves les incumbe una mayor responsabilidad, ya que son los más afectados por los trabajos realizados para garantizar la seguridad de las aeronaves que utilizan. Por ello, ha decidido revisar toda la lista de tareas de mantenimiento del piloto-propietario, que se clasificará por categoría de aeronave y se trasladará al material de los AMC (nuevos AMC del Apéndice VIII de la Parte M). Estas listas excluyen claramente los elementos críticos para la seguridad. En cambio, el Apéndice VIII aclara, en aras de una mayor seguridad jurídica, las categorías de tareas que no forman parte del mantenimiento del piloto-propietario.

29. A fin de lograr el nivel de confianza necesario en la competencia del piloto-propietario para llevar a cabo estas tareas de mantenimiento, en el Apéndice VIII se recogen los principios básicos que debe cumplir el piloto-propietario por lo que se refiere a:

- o Competencias y responsabilidades.
- o Realización del mantenimiento y registros.

Estas disposiciones se basan en el concepto de «autoevaluación del piloto». Los consiguientes riesgos se ven atenuados por el hecho de que las tareas realizadas por los propietarios-pilotos han de enumerarse en el programa de mantenimiento. Así pues, cuando la aeronave es gestionada por una CAMO, esta organización verificará que el mantenimiento se ha realizado correctamente; en caso de que la aeronave no sea gestionada por una CAMO, la autoridad competente realizará una inspección de calidad similar durante las revisiones periódicas de la aeronavegabilidad. Por consiguiente, se evaluará la eficacia del mantenimiento por parte del piloto-propietario y se modificará el programa de mantenimiento para adaptar las tareas del piloto-propietario a sus capacidades reales en caso necesario.

**h) Reducir los requisitos de supervisión onerosos (sistemas de calidad y revisiones organizativas)**

30. Algunos consideran desproporcionados los requisitos para la aprobación de una CAMO, y en particular la necesidad de realizar auditorías de calidad internas y externas o revisiones organizativas internas, ya que en su opinión las CAMO sólo realizan funciones administrativas que no implican trabajos en la aeronave. En consecuencia, sugieren que deberían bastar las auditorías realizadas por la autoridad competente. La Agencia debe aclarar en primer lugar que la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave resulta tan decisiva para la seguridad de la aeronave como el mantenimiento en ella efectuado. Si las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad no se realizan adecuadamente, se corre el riesgo de que no se efectúen todos los trabajos de mantenimiento requeridos. Por tanto, es preciso abordar con seriedad este aspecto, y no pueden otorgarse facultades a los responsables en este ámbito sin verificar debidamente que pueden ejercerlas como es debido.
31. En este contexto, no se considera aceptable confiar únicamente en las auditorías realizadas por la autoridad competente por los siguientes motivos:
- Todas las facultades otorgadas a una CAMO (las mismas facultades que las otorgadas a las organizaciones contempladas en la Subparte F de M.A., la Parte 145 y la Parte 147) se basan en el hecho de que existe un proceso interno que supervisa el cumplimiento de la normativa. Este proceso se llevará a cabo mediante la realización de revisiones organizativas o por medio de un sistema de calidad, dependiendo del tamaño de la organización.
  - El sistema de calidad resulta esencial cuando la organización se vuelve compleja, ya que en ese momento existen numerosos procedimientos de trabajo y es necesario garantizar una buena comunicación entre los diferentes departamentos y funciones.
  - La organización es la única permanentemente consciente de los problemas existentes, las dificultades e incumplimientos que se producen, y es la única que puede garantizar la adopción de las medidas correctoras adecuadas y su seguimiento.
32. No obstante, la Agencia reconoce que los requisitos para la aprobación de las organizaciones deben ser proporcionales al tamaño y a la complejidad de la organización. Por tanto, modificará en consecuencia el Apéndice VIII de los AMC de M.A.616 y creará un nuevo Apéndice XIII de los AMC de M.A.712 f) para adaptar sus disposiciones a la menor complejidad que caracteriza a las pequeñas organizaciones contempladas en la Parte F y la Parte G de M.A. En este contexto, la Agencia también desea recordar que, al contrario de lo que parecen entender numerosas partes interesadas, la normativa no establece la obligatoriedad para el personal de revisión de la aeronavegabilidad de ser independiente, ni siquiera para las CAMO que cuenten con una plantilla integrada por varias personas.

***i) Permitir la aprobación inicial de una CAMO en ausencia de un programa de mantenimiento aprobado***

33. Se ha señalado que la aprobación inicial de CAMO independientes (no vinculadas a un titular de AOC) podría plantear el problema del «huevo y la gallina» cuando no tengan contratos con clientes y, por tanto, no puedan obtener la aprobación necesaria para ofrecer sus servicios. Este problema podría deberse a que:
- el Formulario 14 que figura actualmente en el Apéndice VI de la Parte M incluye una referencia al programa de mantenimiento; y
  - no existen orientaciones o AMC en los que se explique qué puede aceptarse como referencia para un programa de mantenimiento en el Formulario 14.

Como consecuencia, algunas autoridades competentes consideran necesario que el Formulario 14 incluya programas específicos de mantenimiento para cada aeronave bajo la supervisión del solicitante. Esta interpretación no reconoce la posibilidad de referirse a «programas de mantenimiento genéricos» que cubran distintos tipos y modelos de aeronaves.

34. La Agencia desea recordar, en primer lugar, que esta interpretación no se basa en la normativa ni en los AMC. Además, no tiene la intención de imponer a las CAMO independientes la obligación de celebrar un contrato con un posible cliente antes de poder solicitar una aprobación. La Agencia considera, de hecho, que cualquier organización debería poder obtener la aprobación para ponerse en contacto con clientes que tengan contratos con otras organizaciones, de modo que los propietarios y operadores puedan elegir entre diferentes opciones. En consecuencia:
- Se modifica el apartado M.A.709 para incluir el concepto de programas de mantenimiento que sirven de «línea de referencia» y «genéricos», dejando claro que la intención es la de permitir la aprobación de CAMO independientes sin necesidad de que tengan clientes. Se adaptarán los AMC de M.A.709 para puntualizar este concepto.
  - Se modifica el Apéndice VI de la Parte M a fin de:
    - Suprimir la referencia al programa de mantenimiento en el Formulario 14, y las disposiciones conexas se trasladan a la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
    - Permitir la inclusión de tipos, series o grupos de aeronaves en el Formulario 14, aspecto que se puntualizará en los AMC de M.B.703.
    - Adaptar mejor el Formulario 14 al supuesto de que el operador de transporte aéreo comercial también lleve a cabo actividades de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad para aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial.

***j) Aclarar las condiciones para el mantenimiento de elementos y las tareas complejas***

35. Según la normativa vigente, el mantenimiento de elementos deben realizarlo organizaciones de mantenimiento aprobadas con la habilitación correspondiente para los elementos. La única excepción se da en el caso de que un elemento sea objeto de mantenimiento durante su instalación en la aeronave o cuando sea retirado temporalmente de una aeronave si así lo permite expresamente el manual de mantenimiento de la aeronave para mejorar el acceso, en cuyo caso dicho mantenimiento puede ser autorizado por personal certificador independiente. Además, las tareas complejas de mantenimiento (Apéndice VII) debe realizarlas una organización de mantenimiento aprobada.
36. Estas disposiciones plantean numerosas preguntas e interrogantes entre los sujetos afectados por la regulación y las autoridades competentes. En particular:
- no se menciona si el mantenimiento deberá efectuarse de acuerdo con los datos de mantenimiento de la aeronave o del elemento, lo que podría inducir a pensar que una persona certificadora independiente puede realizar el mantenimiento de cualquier elemento si éste permanece instalado en la aeronave (por ejemplo, inspección de la sección caliente de un motor de turbina);
  - el texto no indica el tipo de licencia o cualificación (aeronave o elemento) que debe poseer el personal certificador independiente al realizar el mantenimiento del elemento; el texto no especifica claramente el tipo de certificado de aptitud para el servicio que se expide en cada caso (Formulario 1 o certificado de aptitud de la aeronave);

- no se establece distinción alguna en relación con la complejidad de la aeronave de que se trate.

37. A fin de abordar estas cuestiones, se modifica M.A.502, M.A.613 a), M.A.802 a) y b), el Apéndice IV de la Parte M «Habilitaciones de aprobación» y el Apéndice II de la Parte 145 «Sistema de clases y habilitaciones de aprobaciones de organizaciones» para:

- Permitir que el mantenimiento de elementos lo realice personal certificador independiente habilitado para aeronaves y organizaciones de mantenimiento habilitadas para aeronaves (categoría A) cuando el elemento esté instalado en la aeronave o se retire temporalmente de ésta, en la medida en que el mantenimiento se realice de acuerdo con los datos de mantenimiento de la aeronave o, si así lo acordara específicamente la autoridad, de acuerdo con los datos de mantenimiento del elemento (para mantenimiento de elemento sencillo). Este mantenimiento no podrá dar lugar a la expedición de un Formulario 1 y estará sujeto a los requisitos de aptitud de aeronaves.
- Permitir que el mantenimiento de elementos lo realicen organizaciones de mantenimiento de motor o unidad de potencia auxiliar habilitadas (APU) (de categoría B) cuando el elemento esté instalado en el motor o en la unidad de potencia auxiliar o se retire temporalmente de éste o ésta, siempre que el mantenimiento se efectúe de acuerdo con los datos de mantenimiento del motor o de la unidad de potencia auxiliar, o si así lo ha acordado específicamente la autoridad con arreglo a los datos de mantenimiento de elementos (para mantenimiento de elemento sencillo).
- Permitir, en el caso de las aeronaves ELA1, que el personal certificador independiente habilitado para aeronaves realice:
  - El mantenimiento de elementos, de acuerdo con los datos de mantenimiento de elementos, cuando el elemento esté instalado en la aeronave o se retire temporalmente de ésta. Esto no es aplicable a la revisión de elementos.
  - Las tareas complejas enumeradas en el Apéndice VII, previo acuerdo entre el propietario y la autoridad competente.
- Permitir, en el caso de las aeronaves CS-VLA, CS-22 y LSA, que el personal certificador independiente habilitado para aeronaves realice la revisión de motores, previo acuerdo entre el propietario y la autoridad competente. Esta disposición sólo es aplicable a los motores que han sido retirados temporalmente de la aeronave para su revisión y que vuelven a instalarse posteriormente y que son declarados aptos para el servicio junto con la aeronave. No podrá expedirse el Formulario EASA 1.

***k) Permitir la transferencia de los elementos fuera de servicio al propietario***

38. La norma actual exige que los elementos fuera de servicio sean mantenidos bajo el control de una organización de mantenimiento de elementos hasta que se tome una decisión sobre su reparación o su descarte. Este requisito no es coherente con la flexibilidad que introduce el presente dictamen. Por tanto, es necesario ampliar las atribuciones de custodia a toda organización de mantenimiento aprobada (ya sea para elementos o para aeronaves) y al propietario de la aeronave. En este último caso, el elemento deberá identificarse previamente como fuera de servicio y la transferencia al propietario deberá quedar reflejada en el libro de vuelo correspondiente. Esta modificación se ha introducido en la letra b) de M.A.504.

***l) Crear una nueva licencia más sencilla para el personal de mantenimiento de las aeronaves***

39. Según los comentarios recibidos por la Agencia, los requisitos de cualificación para la licencia B1.2 resultan demasiado estrictos para el espectro inferior (en términos de complejidad) de los aviones con motor de pistón. Además, no existe una licencia europea que cubra los planeadores y los globos aerostáticos. Esta necesidad de una licencia europea que se adapte correctamente a la comunidad de aeronaves de aviación general se señaló igualmente en la A-NPA14/2006.

Se está estudiando este aspecto en el ámbito de la reglamentación 66.022, y actualmente hay una NPA2008-03 en curso de consulta externa.

***m) Adoptar requisitos reducidos para el personal de revisión de la aeronavegabilidad y procedimientos simplificados para la realización de estas revisiones y la expedición de certificados de revisión de la aeronavegabilidad (ARC, en sus siglas en inglés)***

40. Es necesario clarificar la situación de las aeronaves matriculadas en un Estado miembro de la UE y operadas bajo la supervisión de un tercer país cuando la supervisión reglamentaria en materia de seguridad no se ha delegado a dicho país. Puesto que la mayoría de estas aeronaves son de gran tamaño, deben ser gestionadas por una CAMO, que en la mayoría de los casos será una CAMO de un tercer país; las disposiciones actuales de la Parte M no permiten que dichas CAMO expidan ARC. Si bien la Agencia estudia la posibilidad de revisar esta restricción a la vista del Tratado de la Organización Mundial del Comercio, este aspecto no formaba parte de la actual reglamentación y se tratará en una tarea separada en su momento. Como solución temporal, se modifica M.A.901 a fin de que:

- La CAMO que gestiona la aeronave pueda prorrogar los ARC expedidos por otra CAMO o por la autoridad competente, siempre que la aeronave se halle en un entorno controlado. Esta disposición será aplicable aun cuando la CAMO no esté facultada para realizar revisiones de la aeronavegabilidad y expedir ARC. Ello se basa en que no es necesario realizar una revisión de la aeronavegabilidad y contar con personal de revisión de la aeronavegabilidad para prorrogar un ARC. Esta modificación se ha introducido en el apartado 4 de la letra a) de M.A.711 y en la letra f) de M.A.901.
- Esta medida se basa en que para prorrogar un ARC no es necesario realizar una revisión de la aeronavegabilidad, sino tan sólo verificar que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado. Por consiguiente, no se requiere personal de revisión de la aeronavegabilidad.
- La autoridad competente pueda realizar la revisión de la aeronavegabilidad y expedir ARC para aeronaves que no realicen transporte aéreo comercial y que sean gestionadas por una CAMO de un tercer país. Esta modificación se ha introducido en la letra i) de M.A.901.

Con estas medidas, la autoridad competente del Estado miembro de matrícula puede realizar la revisión de la aeronavegabilidad y expedir el ARC. Además, sólo debe hacerlo una vez cada tres años, ya que la CAMO extranjera puede prorrogar el ARC expedido por dicha autoridad competente si la aeronave se halla en un entorno controlado.

Además, se ha modificado la letra a) del apartado 3 del artículo 7 del Reglamento (CE) nº 2042/2003 para incluir un período de exclusión voluntaria de la obligación de contratar una CAMO para las aeronaves de gran tamaño antes mencionadas (utilizadas por operadores de terceros países) hasta el 28 de septiembre de 2009.

41. La Agencia señala que la disposición introducida en el apartado 4 de la letra a) de M.A.711 y en la letra f) de M.A.901 antes mencionada será aplicable a todas las aeronaves, incluidas aquellas utilizadas en el transporte aéreo comercial. Su objetivo es permitir que la CAMO que

gestiona la aeronave prorrogue el ARC expedido por la autoridad competente en el momento de expedir el certificado inicial de aeronavegabilidad para aeronaves importadas a la UE.

42. La aclaración y simplificación de las disposiciones relacionadas con la realización de las revisiones de aeronavegabilidad y la expedición del certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC) son consecuencia necesaria de la mayor flexibilidad introducida en la Parte M para las aeronaves que no realizan operaciones comerciales, en particular las de menor tamaño. En consecuencia, el presente dictamen introduce las siguientes modificaciones:

- El ARC inicial para todas las aeronaves nuevas fabricadas dentro de la UE se expedirá junto con el certificado inicial de aeronavegabilidad si se cumple lo dispuesto en el apartado 1 de la Parte 21A.183. No será necesaria una revisión de la aeronavegabilidad. Esta modificación se ha introducido en la letra k) de M.A.901.
- En el caso de las aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial y que no son de gran tamaño, el propietario podrá encargar la elaboración y aprobación indirecta del programa de mantenimiento a cualquier CAMO, aun cuando la aeronavegabilidad de la aeronave no sea gestionada por una CAMO. Esta modificación se ha introducido en la letra e) de M.A.201.
- En el caso de las aeronaves con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior y los globos aerostáticos que no realizan el transporte aéreo comercial:
  - Se han reducido los requisitos relativos a la cualificación del personal de revisión de la aeronavegabilidad, tanto de la CAMO como de la autoridad competente, lo que incluye la reducción de los requisitos en materia de experiencia y la posibilidad de sustituir la formación formal por una evaluación de competencias. Esta modificación se ha introducido en el apartado 2 de la letra a) de M.A.707 y en el apartado 2 de la letra b) de M.A.902.
  - El propietario podrá decidir realizar la revisión de la aeronavegabilidad y que el ARC sea expedido por la autoridad competente o por una CAMO debidamente aprobada, independientemente de que la aeronave se halle o no en un entorno controlado. Esta modificación se ha introducido en el apartado 2 de la letra h) de M.A.901.
- En el caso de las aeronaves ELA1:
  - El personal certificador independiente aceptado por la autoridad competente podrá recomendar la expedición de un ARC. Esta modificación se ha introducido en la letra g) de M.A.901.

#### ***n) Disposiciones transitorias***

43. Este conjunto de normas objeto de enmiendas antes descrito sólo puede entrar en vigor cuando sea aprobado por la Comisión. Sin embargo, en vista de que:

- el plazo actual para la aplicación de la Parte M para aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial vence el 28 de septiembre de 2008,
- la mayoría de las organizaciones han retirado su solicitud para las aprobaciones contempladas en las Partes F y G de M.A. hasta que tengan una visión clara de los cambios introducidos en la Parte M para la aviación general, y

- las autoridades competentes no podrán finalizar las investigaciones correspondientes ni expedir los certificados de aprobación antes de que venza el plazo, el 28 de septiembre de 2008,

la Agencia ha considerado necesario introducir medidas transitorias adecuadas para aquellas disposiciones que no puedan implantarse razonablemente antes del 28 de septiembre de 2008, de modo que las organizaciones y autoridades afectadas tengan tiempo de aplicarlas y, al mismo tiempo, de permitir el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves con arreglo a las normativas nacionales.

44. Estas medidas transitorias, incluidas en la propuesta de Reglamento por el que se modifican las disposiciones transitorias del Reglamento (CE) n° 2042/2003, prevén lo siguiente:

a) En relación con las aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial:

- La posibilidad de que las autoridades competentes y CAMO nacionales expidan o prorroguen después del 28 de septiembre de 2008 por un máximo de dos veces (en el caso de la autoridad aeronáutica nacional) o una sola vez (en el caso de una CAMO nacional), durante un año cada vez, el certificado de revisión de la aeronavegabilidad de acuerdo con los requisitos de los Estados miembros. (Véase el apartado 5 del artículo 3 del Reglamento (CE) n° 2042/2003 modificado)
- La posibilidad de que los Estados miembros opten, hasta el 28 de septiembre de 2009, por una exclusión voluntaria de la obligación de suscribir un contrato con una CAMO (para las aeronaves de gran tamaño utilizadas por un operador de un tercer país). (Véase la letra a) del apartado 3 del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2042/2003 modificado.)

b) En relación con las aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial y que no son de gran tamaño, hasta el 28 de septiembre de 2009:

- Las tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad podrá realizarlas una CAMO aprobada con arreglo a los requisitos de los Estados miembros. (Véase el apartado 4 del artículo 3 del Reglamento (CE) n° 2042/2003 modificado.)
- Las tareas de mantenimiento y la autorización para el servicio de la aeronave y los elementos podrá realizarlos una organización de mantenimiento aprobada con arreglo a los requisitos de los Estados miembros. (Véase el apartado 4 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 2042/2003 modificado.)
- La posibilidad de que los Estados miembros opten por una exclusión voluntaria de la obligación de suscribir un contrato con una CAMO o una organización de mantenimiento aprobada (para las aeronaves afectadas por la letra i) de M.A.201). (Véase la letra a) del apartado 3 del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2042/2003 modificado.)
- La posibilidad de utilizar programas de mantenimiento nacionales equivalentes. (Véase el apartado 6 del artículo 3 del Reglamento (CE) n° 2042/2003 modificado.)
- La posibilidad de continuar utilizando personal certificador cualificado con arreglo a los requisitos de los Estados miembros. (Véase el apartado 1 del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 2042/2003 modificado.)
- Los certificados de aptitud para el servicio emitidos por organizaciones de mantenimiento aprobadas con arreglo a los requisitos de los Estados miembros se

consideran equivalentes a los expedidos con arreglo a M.A.801 y M.A.802. (Véase el apartado 4 del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 2042/2003 modificado.)

La Agencia señala que los propietarios y operadores de aeronaves de gran tamaño que no realizan transporte aéreo comercial (excepto los operadores de países terceros) deberán contratar los servicios de una CAMO a partir del 28 de septiembre de 2008.

45. Durante el período de formulación de comentarios a la NPA, un Estado miembro solicitó un período transitorio de tres años durante el cual el personal certificador cualificado con arreglo a la normativa nacional pudiera seguir ejerciendo sus facultades para reducir las repercusiones que tendría la retirada del personal certificador actual y para tener en cuenta que las licencias B3 y ELA tardarán algún tiempo en estar disponibles. La Agencia considera que dicho caso concreto no debe abordarse a través de la reglamentación, en lugar de ello, propone que se utilicen las disposiciones de flexibilidad del artículo 14 del Reglamento de base.

#### **IV. Evaluación del impacto normativo**

46. Como ya se ha indicado en el Capítulo II del presente dictamen, la evaluación inicial del impacto normativo de la aplicación de la Parte M la realizó la sociedad de consultoría Air EuroSafe. El resultado fue el informe sobre la evaluación de impacto normativo 2004/S 122-102598 presentado por Air EuroSafe, el 21 de febrero de 2005, y publicado como Apéndice II de la NPA07/2005. Este informe presenta una lista de apartados que deben modificarse, así como el análisis de los efectos correspondientes. La conclusión que se extrajo era que los cambios previstos tendrían efectos positivos sobre las personas sujetas a regulación, al tiempo que no afectarían al nivel de seguridad, y se propusieron como parte de la NPA07/2005 (tarea M.007).
47. Sin embargo, puesto que esta tarea se complementa con las tareas M.005 y M.017, a fin de proponer cambios adicionales a la Parte M y para elaborar los AMC y GM, se realizaron otras evaluaciones del impacto normativo en los siguientes ámbitos:
- La cualificación del personal de revisión de la aeronavegabilidad para aeronaves con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior que no realizan transporte aéreo comercial (tanto para las organizaciones contempladas en la Subparte G de M.A. como para las autoridades competentes).
  - La expedición y renovación del Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad.
  - La subcontratación de servicios especializados por las organizaciones contempladas en la Subparte F de M.A.
  - El mantenimiento por parte del piloto-propietario.
48. Estos efectos se evaluaron en su totalidad en la NPA2007-08, y se llegó a la conclusión de que, excepto en el caso de la «Expedición y renovación del Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad», los cambios previstos no tenían efectos o bien tenían efectos positivos sobre todos los sectores interesados.
49. En el caso particular de la «Expedición y renovación del Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad», la opción elegida era permitir que el propietario decidiera si la revisión de la aeronavegabilidad y la expedición del ARC la realizaría una CAMO o la autoridad competente. Esta posibilidad se aplicaría a las aeronaves con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior que no realizan transporte aéreo comercial. Esta opción recibió un claro apoyo de todos los representantes del sector. En cambio, la mayoría de los representantes de

las autoridades competentes sostuvieron que dicha posibilidad les impondría una carga incuantificable, ya que no estarían en condiciones de evaluar si las personas sujetas a regulación les encomendarían a ellos o a las CAMO la renovación de los ARC; a resultas de lo cual, se corría el peligro de que el personal contratado fuera excesivo o insuficiente. Sin embargo, la Agencia eligió esta opción porque ofrece más flexibilidad al propietario y promueve en mayor medida la aviación general. Además, considera que el mercado debería ajustarse rápidamente por sí mismo, de manera que las autoridades competentes podrán determinar con precisión sus necesidades de personal.

50. En cuanto al tema del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en un Estado miembro de la UE y operadas bajo la supervisión de un tercer país, cuando la supervisión reglamentaria en materia de seguridad no se ha delegado a dicho país, la Agencia observó que la gran mayoría de estas aeronaves están matriculadas en Francia. Según la información recibida de la DGAC-Francia, el 16 de mayo de 2007, había 66 aeronaves de gran tamaño operadas por 19 operadores de países terceros en 16 países extracomunitarios.

Esta cuestión se ha abordado en los cambios propuestos en el apartado 4 de la letra a) de M.A.711, las letras f) y i) de M.A.901 y la letra a) del apartado 3 del artículo 7 del Reglamento (CE) nº 2042/2003.

Colonia, 15 de mayo de 2008

P. GOUDOU  
Director Ejecutivo

## **ANEXO: Reacciones al CRD2007-08**

### **Reacciones generales:**

- (1) «European Sailplane Manufacturers» y un particular insistieron en la posibilidad de que los propietarios elijan libremente entre la Parte M y los requisitos nacionales, alegando que estos últimos deben mantenerse para las aeronaves mencionadas en el Anexo II y que el número de estas aeronaves no es pequeño.

Además de las respuestas que ya figuran en el CRD2007-08, la Agencia desea señalar que la existencia del Anexo II no justifica la aplicación de las normativas nacionales a las aeronaves que no figuran en este Anexo.

Además, como se señala en el quinto considerando del Reglamento de base, *«deben adoptarse medidas proporcionadas para incrementar el nivel general de seguridad de la aviación recreativa. En particular, deben tenerse en cuenta los aviones y helicópteros con una masa máxima de despegue reducida y cuyo rendimiento va en aumento, que pueden circular por todo el territorio de la Comunidad y se fabrican de manera industrial. Por tanto, pueden regularse mejor a nivel comunitario para establecer el nivel uniforme de seguridad y protección medioambiental necesarios.»*

Por consiguiente, no es posible garantizar que estas aeronaves mencionadas en el Anexo II permanecerán en él de forma permanente.

- (2) Aunque no se ve afectada por los actuales Reglamentos comunitarios, la «European Microlight Federation» (EMF) ha manifestado su desacuerdo con las justificaciones que la Agencia presentó en el CRD2007-08 en apoyo a las enmiendas previstas de los Reglamentos. Además de no estar satisfecha con la Parte M prevista, a la EMF le preocupa el resultado que tendrá en el futuro la tarea MDM.032.

Por ello, la EMF ha expresado su firme deseo de que las aeronaves con una masa máxima de despegue inferior a 450 kg sigan figurando en el Anexo II, donde se encuentran actualmente.

La Agencia señala, como ya se ha indicado más arriba, que no es posible garantizar que todas las aeronaves contempladas en el actual Anexo II permanecerán en él de forma permanente.

No obstante, la Agencia considera que el sistema propuesto para la Parte M en el presente dictamen puede resultar atractivo con el tiempo para la comunidad de aviones ultraligeros. Además, el trabajo relacionado con la tarea MDM.032 sigue en curso, y se hará todo lo posible para adaptar las normas a la menor complejidad de la aviación general.

La Agencia remitirá directamente a la EMF una respuesta detallada a su reacción.

- (3) Un particular comentó que, en su opinión, la fase de consulta del CRD corresponde a la fase 5 del proceso de adopción de normas que aparece en el sitio web de la Agencia y, como tal, la consulta debería tener una duración de tres meses.

La Agencia señala que la fase 5 «Período de comentarios y revisión» corresponde al período comprendido entre el final de la consulta externa sobre la NPA y la emisión del CRD.

El plazo para reaccionar al CRD corresponde a la fase 6 «Adopción y publicación». La Agencia no puede emitir el dictamen o decisión definitiva antes de dos meses a partir de la emisión del CRD, a fin de dar tiempo suficiente para las reacciones. Este plazo se indica en el apartado 6 (página 3) del CRD2007-08 y constituye un paso adicional que no se da en muchos procesos de adopción de normas.

- (4) Un particular preguntó dónde podía encontrar la lista de las organizaciones aprobadas con arreglo a la Parte M.

La Agencia señala que la aprobación de organizaciones contempladas en las Subpartes F y G de M.A. ubicadas en la UE es plena responsabilidad de los Estados miembros y, como tal, dichos Estados miembros son responsables de las correspondientes listas de organizaciones aprobadas.

En el caso de las organizaciones de terceros países, la responsabilidad recae en la AESA, y la lista de organizaciones aprobadas se publicará en el sitio web de la Agencia.

### **Reacciones al Reglamento (CE) nº 2042/2003 y sus disposiciones de aplicación:**

- (1) La CAA-Reino Unido y el ENAC-Italia propusieron adaptar el Reglamento (CE) nº 2042/2003 al Reglamento de base, y en particular las cláusulas de aplicabilidad, el número de Reglamento y la referencia a «*aeronave propulsada compleja*», en lugar de «*aeronave de gran tamaño*».

La Agencia señala que esta adaptación se realizará como parte de la reglamentación MDM.044, que incluye las fases de consulta correspondientes. Algunos de estos cambios tienen efectos que deben evaluarse, y no pueden incorporarse ahora como parte del presente dictamen.

Sin embargo, la Agencia ha sustituido la referencia al Reglamento (CE) nº 1592/2002 que aparece en los Formularios 15a y 15b por una nueva referencia al Reglamento (CE) nº 216/2008.

Todas las demás referencias al Reglamento (CE) nº 1592/2002 pueden abordarse, entre tanto, mediante el empleo del apartado 1 del artículo 69 del Reglamento (CE) nº 216/2008, en el que se establece que las referencias al Reglamento (CE) nº 1592/2002 abolido deberán interpretarse como referencias al Reglamento (CE) nº 216/2008 y deberán entenderse de acuerdo con la Tabla de correspondencias que figura en el Anexo VI de este último Reglamento.

- (2) FOCA-Suiza solicitó a la AESA que facilitara una interpretación acerca de si un globo aerostático puede realizar o no transporte aéreo comercial, con el fin de tener claro qué disposiciones del Reglamento (CE) nº 2042/2003 deben cumplirse.

En opinión de la Agencia, la cuestión clave no es determinar si los globos aerostáticos pueden realizar «transporte aéreo comercial» o no, sino si las disposiciones del Reglamento (CE) nº 2042/2003 sobre el «transporte aéreo comercial» les son aplicables o no.

El apartado 3 del artículo 1 del Reglamento (CE) nº 2042/2003 establece que «*las disposiciones del presente Reglamento relativas al transporte aéreo comercial son aplicables a las compañías aéreas autorizadas definidas en la legislación comunitaria*».

Por consiguiente, la normativa aplicable es el Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas.

En el caso especial de los globos aerostáticos, éstos están excluidos de este Reglamento 2407/92 por el apartado 2 de su artículo 1, por lo que las disposiciones del Reglamento (CE) nº 2042/2003 relativas al «transporte aéreo comercial» no son aplicables actualmente a los globos aerostáticos.

Sin embargo, esta situación puede cambiar en un futuro próximo cuando se publiquen las disposiciones de aplicación que cubren los requisitos de funcionamiento de las aeronaves que realizan operaciones comerciales, lo que puede llevar a la necesidad de modificar el Reglamento (CE) nº 2042/2003.

- (3) AustroControl propuso que se adaptaran las definiciones de «aeronave ELA1» que figuran en el CRD2007-08 y en las NPA2008-03 y NPA2008-07. Además, «European Sailplane Manufacturers», «British Balloon and Airship Club» y dos particulares propusieron algunas enmiendas a la definición de «aeronave ELA1».

La Agencia señala que la definición de «aeronave ELA1», que este dictamen incorporará al artículo 2 del Reglamento (CE) nº 2042/2003, es la misma que la propuesta en la NPA2008-07 «Proceso ELA, cambios y reparaciones estándar, y especificaciones para la certificación de aviones deportivos ligeros». Sin embargo, en la NPA2008-03, la «licencia ELA» no sólo cubre las aeronaves ELA1, sino también algunas aeronaves ELA2.

La Agencia recomienda que estos comentarios se vuelvan a enviar durante la fase de consulta de la NPA2007-08, que finaliza el 18 de julio de 2008.

- (4) AustroControl, CAA-Reino Unido, DGAC-Francia ENAC-Italia y “Deutscher Aero Club” propusieron algunas modificaciones de redacción y aclaratorias sobre las excepciones contempladas en la letra i) de M.A.302 y la letra k) de M.A.901.

Además, la DGAC-Francia propuso modificaciones a las excepciones previstas en la letra h) de M.A.606 y la letra d) de M.A.801 para garantizar que cubran todas las aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial, salvo las aeronaves de gran tamaño, independientemente del tipo de organización o persona que realice el mantenimiento.

La Agencia ha modificado en consecuencia el texto de estas excepciones. Además, y a fin de que el texto resulte más claro, todas las excepciones propuestas han sido trasladadas de la Parte M al Reglamento (CE) nº 2042/2003 como sigue:

- o La letra f) de M.A.904 se traslada al apartado 4 del artículo 3.
- o La letra k) de M.A.901 y la letra c) de M.A.903 se trasladan al apartado 5 del artículo 3.
- o La letra i) de M.A.302 se traslada al apartado 6 del artículo 3.
- o La letra c) de M.A.802 se traslada al apartado 4 del artículo 4.
- o La letra h) de 606 y la letra d) de M.A.801 se trasladan al apartado 1 del artículo 5.

- (5) «Royal Danish Aeroclub», «Europe Air Sports» y «Norwegian Air Sports Federation» solicitaron que el período transitorio se prorrogara hasta el 28 de septiembre de 2010.

La Agencia opina que un período transitorio hasta el 28 de septiembre de 2009 ofrece suficiente margen de maniobra para la correcta aplicación de las enmiendas propuestas.

- (6) AustroControl propuso que se definiera en el Reglamento (CE) n° 2042/2003 el término «operaciones comerciales» introducido en la letra i) de MA.201, así como que éste se limitara a la categoría de planeadores y planeadores propulsados.

La Agencia señala que el término «operaciones comerciales» ya se define en el Reglamento de base. Además, este término cubre igualmente los planeadores y los planeadores propulsados.

- (7) La DGAC-Francia propuso, como ya hiciera en relación con la NPA2007-08, que el programa de mantenimiento de las aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial, salvo las aeronaves de gran tamaño, no tuviera que ser aprobado por la autoridad competente, sino que tan sólo deba ser aceptable para ésta. Lo que se pretende con esta propuesta es que, salvo por lo que respecta a las limitaciones de aeronavegabilidad, a las Directivas sobre aeronavegabilidad y a otros datos obligatorios, el contenido del programa de mantenimiento para estas aeronaves sea responsabilidad del propietario y no deba ser aprobado por la autoridad competente.

La posición de la Agencia es que, para que un programa de mantenimiento pueda considerarse «aprobado» o «aceptable», la autoridad competente debe haber determinado previamente que el contenido del mismo cumple con lo dispuesto en M.A.302, y en particular en sus letras d) y h). Además, siempre debe realizarse una notificación de dicha aprobación o aceptación.

Por ello, no se ha modificado el texto propuesto, dado que la Agencia no considera que existan diferencias entre los términos «aprobado» y «aceptado».

- (8) Un particular comentó que el texto resultante de la letra g) de M.A.302 del CRD2007-08 y del CRD2007-01 es diferente, y solicitó que se consolidase dicho texto.

La Agencia señala que la letra g) de M.A.302 del CRD2007-01 corresponde a la letra h) de M.A.302 del CRD2007-08.

La Agencia acepta el comentario y modifica la letra h) de M.A.302 en el presente dictamen para adaptarla a la propuesta que figura en el CRD2007-01. La Agencia señala que el período para el envío de comentarios sobre el CRD2007-01 ya había finalizado y que no hubo reacciones en contra del texto propuesto.

Esta enmienda hace inútil incorporar la propuesta de la CAA-Reino Unido, en la que solicita que en la letra h) de M.A.302 se sustituya «el titular de la aprobación de modificación» por «el titular de la aprobación de cambio secundario».

- (9) “Deutscher Aero Club” y “Europe Air Sports” solicitaron que se modificara la letra b) de M.A.403 a fin de permitir al piloto-propietario decidir, por lo que respecta a las tareas relacionadas en el Apéndice VIII, si un defecto de la aeronave pone gravemente en peligro la seguridad de vuelo y, por tanto, decidir qué reparaciones deben realizarse antes de seguir pilotando y en qué momento, y qué reparaciones pueden posponerse. La justificación presentada señala que, mientras no exista la licencia de mantenimiento de aeronaves ELA propuesta en la NPA2008-03, habrá una escasez de personal certificador que se dedique a estas cuestiones.

La posición de la Agencia es que no puede garantizarse que el piloto-propietario tenga las competencias necesarias para decidir si la reparación de un defecto puede posponerse o no. Por tanto, si el defecto observado puede repararse mediante una tarea contemplada

en el Apéndice VIII, el piloto-propietario podrá realizar estas tareas antes del vuelo, pero no posponerlas.

Además, la Agencia no está de acuerdo con la justificación presentada en la reacción, ya que no existen pruebas que demuestren que el futuro número de titulares de licencias ELA vaya a superar al actual número de miembros del personal certificador cualificado con arreglo a las normativas nacionales. Mientras no exista la licencia de mantenimiento de aeronaves ELA, el personal certificador de planeadores y globos aerostáticos puede estar cualificado a tal efecto si cumple los requisitos de los Estados miembros, como ocurre en la actualidad.

- (10) AustroControl y la DGAC-Francia formularon comentarios sobre las disposiciones específicas sobre las aeronaves ELA1 que no realizan transporte aéreo comercial previstas en la letra d) de M.A.502 y la letra c) de M.A.801, que se refieren a las tareas complejas de mantenimiento. En particular, les preocupaba la carga que podría representar para la autoridad competente el requisito de que el propietario y la autoridad lleguen a un acuerdo, y la necesidad de que la autoridad verifique que el personal certificador independiente posee las cualificaciones necesarias, experiencia reciente y los datos de mantenimiento de elementos aplicables, herramientas, equipo y materiales y tiene acceso a instalaciones adecuadas:
- o AustroControl propuso que en la letra c) de M.A.801 se mantuvieran los requisitos en materia de cualificación, experiencia, datos de mantenimiento, herramientas, equipo, materiales e instalaciones aplicables al personal certificador independiente, pero que no se exigiera a la autoridad competente que lo verifique.
  - o La DGAC-Francia propuso que:
    - Se excluyeran de la letra d) de M.A.502 las disposiciones que permiten al personal certificador independiente realizar tareas complejas de mantenimiento de elementos y la revisión de motores y hélices.
    - Se suprimiera la letra c) de M.A.801 y se incluyera en el apartado 2 de la letra b) de M.A.801 la posibilidad de que el personal certificador independiente realice tareas complejas de mantenimiento de aeronaves ELA1 sin requisitos específicos en materia de cualificación, experiencia o datos de mantenimiento, herramientas, equipo, materiales e instalaciones.

La Agencia opina que la propuesta presentada por la DGAC-Francia no es coherente, ya que, si bien no permite la realización de tareas complejas de mantenimiento de elementos, permite la realización de tareas complejas de mantenimiento de aeronaves sin requisitos adicionales.

Además, la Agencia no está de acuerdo con el comentario formulado por la DGAC-Francia, según el cual estas aprobaciones individuales no se basan en requisitos detallados y podrían plantear problemas de responsabilidad y llevar a un tratamiento injusto de los usuarios, mientras que, al mismo tiempo, la DGAC-Francia propone utilizar las disposiciones de flexibilidad previstas en el artículo 14 del Reglamento de base para estos casos.

En la propuesta de la Agencia ya se establecen requisitos, y toda autoridad competente deberá evitar cualquier tratamiento injusto mediante la creación de los procedimientos adecuados, independientemente de que se trate de una aprobación individual basada en la propuesta de la Agencia o de una excepción contemplada en el artículo 14.

En cuanto a la propuesta de AustroControl, la Agencia considera que la supresión del requisito de que la autoridad competente realice una verificación elimina por completo la medida de compensación, ya que el requisito de poseer las cualificaciones, experiencia, datos de mantenimiento, herramientas, equipo, materiales e instalaciones de necesarios ya se exige para todas las tareas de mantenimiento de una aeronave o un elemento efectuadas por cualquier persona u organización.

No obstante, la Agencia aportará material sobre los AMC para aclarar que el acuerdo entre el propietario y la autoridad competente puede incluir la realización de una serie de tareas complejas durante un período prolongado, siempre que dicho acuerdo describa los datos de mantenimiento, las herramientas, el equipo, los materiales y las instalaciones que deberán utilizarse, y que la autoridad competente realice controles aleatorios para verificar su cumplimiento.

- (11) AustroControl y la CAA-Reino Unido formularon comentarios acerca de las disposiciones específicas sobre las aeronaves ELA1 que no realizan transporte aéreo comercial previstas en la letra g) de apartado M.A.901.
- o AustroControl propuso que en la letra g) de M.A.901 se permitiera que el personal certificador independiente no sólo emita recomendaciones, sino que también expida y prorrogue ARC durante dos años consecutivos. Además, AustroControl propuso que se eliminara el requisito de que la autoridad competente deba evaluar y aceptar a este personal certificador.
  - o La CAA-Reino Unido propuso que se modificara la letra g) de M.A.901 para establecer que esta disposición no es aplicable a las aeronaves ELA1 que realizan operaciones comerciales. La justificación de esta propuesta es que estas aeronaves deben contratar una CAMO.

La Agencia opina que la propuesta presentada por AustroControl no permite controlar el proceso de revisión de la aeronavegabilidad ni la cualificación del personal. Además, los titulares de las cualificaciones referidas en la Parte 66 no están facultados para expedir un ARC.

Por lo que se refiere a la propuesta de la CAA-Reino Unido, si bien la Agencia está de acuerdo con la misma, señala que en lugar de hacer referencia a «operaciones comerciales», deberá hacerse referencia a las aeronaves previstas en la letra i) de M.A.201, ya que es posible que para algunos tipos de «operaciones comerciales» no sea necesario contratar una organización contemplada en la Subparte G de M.A. Se ha modificado la letra g) de M.A.901 en consecuencia.

- (12) «Europe Air Sports» insistió en la posibilidad de que se combinen las aprobaciones a que se refieren las Subpartes F y G de M.A.

La Agencia reafirma la posición que expresó en el CRD2007-08.

- (13) Un particular solicitó la posibilidad de que una organización contemplada en la Subparte F de M.A. también pudiera tener las atribuciones de una organización contemplada en la Subparte G de M.A. sin necesidad de cumplir los requisitos previstos en la misma.

La posición de la Agencia es que no es una opción válida, dado que la Subparte F de M.A. no incluye requisitos relativos al mantenimiento de la aeronavegabilidad.

- (14) El ENAC-Italia propuso que se incluyeran algunas disposiciones de flexibilidad aplicables a las organizaciones contempladas en la Parte F de M.A. que efectúan el mantenimiento de

aeronaves que realizan operaciones comerciales, y no transporte aéreo comercial. Estas disposiciones serían similares a las que figuran actualmente en la Parte 145.

La Agencia ha aceptado la propuesta y ha modificado su texto como sigue:

- o Se ha añadido una nueva letra h) a M.A.606 para incluir la aplicación de directivas de aeronavegabilidad prevuelo repetitivas por parte del comandante y la expedición de autorizaciones de certificación limitadas para el comandante cuando las aeronaves operen lejos de un centro de mantenimiento.
- o Se ha modificado M.A.615 para permitir la realización de tareas de mantenimiento en cualquier centro en caso de que la aeronave no sea utilizable o ante la necesidad de que ocasionalmente deba prestarse apoyo al mantenimiento.

- (15) La CAA-Reino Unido propuso que, en la letra b) de M.B.902, se ofreciera a la autoridad competente la misma flexibilidad que brinda la letra a) de M.A.707 al sector para hacer uso de experiencia adicional en lugar de cualificaciones.

La Agencia ha aceptado la propuesta.

- (16) AustroControl propuso que se suprimiera de M.A.709 la referencia al documento de planificación del mantenimiento y al informe de la Junta de revisión del mantenimiento (MPD y MRB, en sus siglas en inglés) que se hace en el programa de mantenimiento que sirve de «línea de referencia», y se señale que estos documentos no se utilizarán para las aeronaves de menor tamaño.

La Agencia no ha aceptado esta propuesta, porque una CAMO que solicita la aprobación para aeronaves de gran tamaño que no realizan transporte aéreo comercial también puede elaborar un programa de mantenimiento que sirva de «línea de referencia». Los MPD y MRB pueden ser aplicables a estas aeronaves.

- (17) El ENAC-Italia propuso que se incluyera en la letra a) de M.A.711, como facultad, la aprobación de los programas de mantenimiento mediante procedimientos indirectos.

La Agencia no está de acuerdo con esta propuesta, porque un programa de mantenimiento aprobado mediante un procedimiento indirecto sigue considerándose como que ha sido aprobado por la autoridad competente.

- (18) Algunos comentarios de particulares solicitaban que se aclarase el concepto de «entorno controlado» y sus repercusiones. Estos comentarios serán objeto de una respuesta individual a sus autores.

No obstante, la Agencia señala lo siguiente:

- o La definición de «entorno controlado» puede encontrarse en la letra b) de M.A.901.
- o La definición de «entorno controlado» es la misma para todos los tipos de aeronaves y todos los tipos de operaciones, incluso las operaciones privadas. Sin embargo, en el apartado 1 de la letra e) de M.A.901 se ha introducido una flexibilidad para permitir la expedición de ARC por una CAMO para determinadas aeronaves y operaciones, aun cuando la aeronave no se encuentre en un «entorno controlado».
- o A fin de que se considere que una aeronave está en un «entorno controlado», todas las tareas de mantenimiento deben realizarlas organizaciones contempladas en la Subparte F de M.A. o en la Parte 145. La única excepción son las tareas de mantenimiento del piloto-propietario realizadas ya sea por éste o por personal certificador independiente.

- (19) La CAA-Reino Unido propuso que, la facultad que se prevé otorgar de permitir que una CAMO prorrogue un ARC expedido por la autoridad competente, debería aplicarse igualmente al transporte aéreo comercial. El objetivo de esta medida es que se permita prorrogar aquellos ARC expedidos inicialmente por la autoridad competente cuando la aeronave haya sido importada a la UE y haya permanecido en un entorno controlado.

Se han modificado en consecuencia la letra f) de M.A.901 y el Formulario EASA 15a.

- (20) La «Fédération Française de Vol à Voile» solicitó que se modificara la letra g) de M.A.901 para permitir que una CAMO expida ARC para aeronaves ELA1 sobre la base de una recomendación del personal certificador independiente.

La Agencia no respalda esta propuesta. En este caso, sólo la autoridad competente puede expedir ARC, ya que es la única que acepta al personal certificador que emite la recomendación.

- (21) Un particular insistió en la necesidad de que se adopten medidas en el futuro para permitir que los organismos cualificados o los organismos de evaluación realicen revisiones de la aeronavegabilidad y expidan ARC para aeronaves ELA.

En el CRD2007-08, la Agencia ya explicó que la actual definición de organismo cualificado recogida en el Reglamento de base no lo permite. Además, el Reglamento de base no recoge el concepto de organismos de evaluación.

- (22) AustroControl y la CAA-Reino Unido expresaron su desacuerdo con la obligación de que la autoridad competente realice la revisión de la aeronavegabilidad y expida el ARC si así lo desea el propietario, como se señala en el apartado 2 de la letra h) de M.A.901. Ambas autoridades proponen que la autoridad pueda decidir si desea realizar o no la revisión de la aeronavegabilidad, y en el caso de AustroControl, éste propone que se elimine cualquier limitación de peso y uso.

La posición de la Agencia es que, si la decisión se deja en manos de la autoridad competente, podrían darse tratamientos injustos en distintos países, lo que podría influir en la competencia.

- (23) AustroControl propuso que se añadiera un nuevo inciso en M.A.901 para que la autoridad competente pueda expedir el ARC sobre la base de un Formulario 52 para nuevas aeronaves fabricadas en la UE, sin necesidad de una revisión de la aeronavegabilidad.

Esta propuesta ha sido aceptada y se ha añadido la letra k) de M.A.901.

- (24) El ENAC-Italia comentó que M.A.903 y M.A.904 se refieren a la transferencia de registros de aeronaves dentro de la UE y a la revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves importadas a la UE. Sostienen que, puesto que Noruega, Suiza, Liechtenstein e Islandia no forman parte de la UE, estas disposiciones parecen implicar que deben gestionarse conforme a lo dispuesto en M.A.904. Por ello, proponen que se sustituya «la UE» por «los Estados miembros de la AESA».

La Agencia señala que el Reglamento de base habla de «Estados miembros» en el sentido de «Estados miembros de la UE». Los demás países europeos se consideran «terceros países».

No obstante, los cuatro países antes mencionados quedan cubiertos por los acuerdos internacionales correspondientes:

- o El Acuerdo EEE (Espacio Económico Europeo), en el caso de Noruega, Liechtenstein e Islandia.
- o El acuerdo entre la UE y Suiza.

Estos acuerdos establecen las disposiciones de las normativas comunitarias que son aplicables a cada país y, por consiguiente, el resultado final es que estos cuatro países utilizan los mismos procedimientos de transferencia que los Estados miembros de la UE.

Por ello, la Agencia no acepta la propuesta.

- (25) Un particular solicitó que todos los pilotos-propietarios estuvieran facultados para realizar las mismas tareas, independientemente de la categoría de la aeronave (planeadores, aviones propulsados, etc.). La justificación dada es que ningún grupo de pilotos posee más o menos experiencia.

La posición de la Agencia es que las tareas que se permite realizar al piloto-propietario son distintas para cada categoría de aeronave, debido a las diferencias de sistemas y complejidad. La diferenciación no se basa en la experiencia del piloto.

- (26) La DGAC-Francia comentó que, de acuerdo con su interpretación de la actual normativa vigente, en algunos casos se ha permitido que las organizaciones contempladas en la Parte 145 de categoría A realicen tareas sencillas de mantenimiento de elementos «sobre el ala» utilizando datos de mantenimiento de elementos.

Asimismo, comentó que en Francia el personal certificador independiente suele realizar algunas tareas de mantenimiento no complejas en los motores de pistón de acuerdo con los datos de mantenimiento de motores.

En ambos casos, la autorización se lleva a cabo a escala de aeronave.

Dado que el texto propuesto en el presente dictamen para las letras b) y c) de M.A.502 exige que todas las tareas de mantenimiento realizadas de acuerdo con los datos de mantenimiento de elementos cuenten con la autorización de organizaciones de categoría B o C, la DGAC-Francia se ha dado cuenta de que estas prácticas deben suspenderse y prevé que ello tendrá importantes repercusiones para las organizaciones de mantenimiento, el personal certificador independiente, los propietarios y los operadores.

Sin embargo, considera que, si se permitieran dichas prácticas para las tareas sencillas de mantenimiento de elementos que no requieran conocimientos especializados, este hecho no afectaría a la seguridad.

Esta posición es compartida por «Alitalia Servizi», una organización italiana contemplada en la Parte 145, con habilitación de clase de categoría A, que actualmente efectúa determinadas tareas de acuerdo con los datos de mantenimiento durante el mantenimiento de línea de aeronaves, por ejemplo, la sustitución de brazos de asientos y las puertas de los compartimentos de las cocinas.

La Agencia reconoce que la propuesta actual puede imponer una carga injustificada en el caso de las tareas sencillas de mantenimiento de elementos realizadas durante el mantenimiento de las aeronaves (verificación del peso de los extintores, reparaciones sencillas de asientos y cocinas, etc.). Sin embargo, la Agencia no tiene la intención de permitir ningún tipo de mantenimiento de elementos «sobre el ala» (o «retirados temporalmente») sin la habilitación de clase de categoría B o C correspondiente (inspección y reparación de módulos de motores, etc.).

Por tanto, y de acuerdo con la propuesta presentada por la DGAC-Francia, la Agencia ha modificado las letras b) y c) de M.A.502 para que la autoridad competente pueda acordar

específicamente en qué circunstancias puede realizarse este tipo de mantenimiento de elementos sin una habilitación de clase de categoría B o C.

Además, la Agencia aportará material relativo a los AMC para aclarar el alcance del mantenimiento que podrá aprobarse y los procedimientos de control que deberán adoptarse. Uno de los principales objetivos de esta medida es garantizar que el personal posea las cualificaciones necesarias para efectuar estas tareas. En muchos casos se requieren cualificaciones especiales para elementos complejos, y no basta con poseer una licencia B1 o B2 para realizar estas tareas.

(27) Por otra parte, la Agencia ha introducido cambios de redacción y secundarios en los siguientes apartados:

- o Al principio de la letra e) de M.A.201 se ha vuelto a introducir el texto original, que quedará así (propuesta de la DGAC-Francia):

*«Con el fin de satisfacer las responsabilidades expuestas en el apartado a), el propietario de la aeronave puede contratar...».*

El objetivo que se persigue con este cambio es evitar toda ambigüedad sobre la intención del Reglamento.

Como se establece en la letra a) de M.A.201, el propietario es responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, sin que se estipule si el propietario realiza las tareas por sí mismo o subcontrata a alguien bajo su responsabilidad.

En la letra e) de M.A.201 se establece que el propietario puede contratar a una CAMO, por lo que se transfiere a ésta la responsabilidad de llevar a cabo las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

- o En la letra e) de M.A.201, se ha añadido *«si la organización adopta los procedimientos aprobados adecuados»*. (Propuesta de la CAA-Reino Unido)
- o En el apartado 2 de la letra d) de M.A.302, se ha sustituido *«una vez que hayan sido aprobadas por la autoridad competente»* por *«una vez que hayan sido aprobadas de conformidad con las letras b) y c) de M.A.302»*. (Propuesta de la CAA-Países Bajos)
- o En la letra i) de M.A.302, que se ha trasladado al apartado 6 del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 2042/2003, se ha suprimido el requisito de complementar el programa nacional de mantenimiento con procedimientos que garanticen el cumplimiento de lo dispuesto en las letras g) y h) de M.A.302. (Propuesta de la CAA-Países Bajos)

La Agencia señala que en el Apéndice I de los AMC de M.A.302 y de los AMC de la letra b) de M.B.301 no se establece que el programa de mantenimiento deba incluir estos procedimientos.

- o Se ha vuelto a formular el texto de la letra d) de M.A.502 para facilitar su comprensión. (Propuesta de AustroControl y la CAA-Reino Unido)
- o En el apartado 3 de la letra a) de M.A.711, se ha sustituido *«contratada»* por *«subcontratada»*. (Propuesta de la CAA-Reino Unido)
- o En el apartado 1 de la letra b) de M.A.711, se ha añadido *«y prorrogarla posteriormente con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 de las letras c) o e) de M.A.901»*. (Propuesta del ENAC-Italia)

- En la letra b) de M.A.714, se ha añadido «o, en su caso, prorrogada». (Propuesta del ENAC-Italia).
- En el apartado 5.1 del Apéndice I de la Parte M, se ha incluido un nuevo punto 8 que establece que la CAMO tiene la obligación de enviar una copia de todos los ARC expedidos o prorrogados a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula en un plazo de 10 días. (Propuesta del ENAC-Italia).
- En el Apéndice VI de la Parte M, se ha sustituido «contratos» por «subcontratos». (Propuesta de la CAA-Reino Unido)

(28) Las propuestas que figuran a continuación no se han incorporado al presente dictamen, dado que la Agencia considera que el texto ya es suficientemente claro:

- AustroControl propuso que se incluyeran en la letra e) de M.A.901 los planeadores y los planeadores propulsados.

La Agencia señala que la letra e) de M.A.901 ya menciona las «aeronaves con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior». El término «aeronaves» incluye a los planeadores y planeadores propulsados.

- La CAA-Reino Unido propuso que se eliminara la condición 7 del Apéndice VI de la Parte M, alegando que la suspensión del AOC no influye sobre las actividades de la organización contemplada en la Subparte G de la Parte M.

La Agencia señala que la condición ya establece lo siguiente:

*«... a menos que la autoridad competente establezca explícitamente otra cosa».*

Esto implica que la autoridad competente ya tiene la posibilidad de mantener la aprobación de la CAMO.

- La CAA-Reino Unido propuso que se modificara el Apéndice VI de la Parte M para que rece así:

*“De conformidad con el Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión, modificado y siempre que se cumplan las condiciones especificadas a continuación, el Estado miembro certifica que»*

La Agencia señala que el texto actual es correcto, porque hace referencia al «... Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión vigente por el momento...». Esto significa que el Reglamento surte efecto en el momento en que la autoridad competente expide la aprobación.

(29) Las siguientes propuestas no se han incorporado al presente dictamen por quedar excluidas del mandato de la tarea o porque el tema podría suscitar importantes comentarios y debates. Por ello, deben ser objeto de un debate y una consulta oficiales, y deberían quedar cubiertas por una reglamentación separada. La Agencia incorporará estas propuestas en el «Inventario de adopción de normas».

- La CAA-Reino Unido propuso que se proporcionara una definición de «programa de mantenimiento» y de «plan de mantenimiento».
- La CAA-Reino Unido propuso que se exigiera un sistema oficial de calidad para las grandes organizaciones contempladas en la Subparte F de M.A., aduciendo que las grandes organizaciones contempladas en la Subparte G de M.A. que gestionan aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial deben cumplir este requisito.

- o El ENAC-Italia propuso que las personas responsables del sistema de calidad o de las revisiones organizativas, según proceda, contempladas en las Subpartes F y G de M.A. fueran aprobadas por la autoridad competente mediante un Formulario EASA 4.

La Agencia señala que, actualmente, esta medida no se exige ni siquiera para las organizaciones previstas en la Parte 145.

- o La CAA-Reino Unido propuso que el factor de discriminación en relación con la experiencia a que se refiere la letra a) de M.A.707 y la letra b) de M.B.902 dependiera de la masa máxima de despegue de la aeronave y no del uso. Así pues, propuso que el factor de discriminación se fijara en una masa máxima de despegue de 2730 kg, independientemente de que la aeronave realice transporte aéreo comercial o no. La justificación dada es que resulta muy difícil encontrar cursos de formación formales para aeronaves que no sean grandes, independientemente de su uso.

Aunque esta propuesta no se ha incorporado, el ENAC-Italia propuso que se modificaran los AMC de la letra c) de M.A.606, los AMC del apartado 4.7 de M.A.706., los AMC del apartado 1 de la letra a) de M.A.707 y los AMC del apartado 2 de la letra a) de M.A.707, a fin de puntualizar cómo y dónde pueden realizarse los cursos de formación formales y cuándo puede sustituirse esta formación por evaluaciones, a cargo de la autoridad competente, de globos aerostáticos y aeronaves con una masa máxima de despegue inferior a 2730 kg que realizan transporte aéreo comercial.

Se analizará esta propuesta del ENAC y se modificará el material relativo a los AMC, de ser necesario, antes de publicar la Decisión.

- o La CAA-Reino Unido y el ENAC-Italia propusieron que se permitiera anticipar la prórroga del ARC sin pérdida de continuidad de la pauta de revisión de la aeronavegabilidad. El objetivo era ofrecer flexibilidad al propietario para colocar el ARC en la aeronave cuando ésta se encuentra en su base.

Sin embargo, la CAA-Reino Unido propuso una anticipación de 30 días, mientras que el ENAC propuso cinco días.

### **Reacciones al material de los AMC:**

La Agencia examinará las siguientes propuestas de cambios o adiciones al material de los AMC, y se modificará el texto, según se requiera, antes de emitir la Decisión final (AMC/GM). Esta Decisión se emitirá una vez que la Comisión haya aprobado el presente Dictamen:

- (1) La CAA-Países Bajos propuso que se suprimiera la limitación de peso de los AMC del apartado 4 de la letra c) de M.A.401.

La Agencia ha aceptado esta propuesta.

- (2) La CAA-Reino Unido, "Broadland Balloon Flights", "British Balloon and Airship Club", "GEFA-FLUG" y una serie de particulares señalaron que, al parecer, los AMC de la letra a) de M.A.605 exigen que se disponga de un hangar para la inspección de globos aerostáticos y dirigibles.

El texto se modificará cuando se emita la Decisión final (AMC/GM) como sigue:

*«En el caso de los globos aerostáticos y dirigibles, no se requerirá un hangar cuando el mantenimiento de la envoltura y del equipo de la parte inferior pueda realizarse*

*mejor al exterior, siempre que todos los trabajos de mantenimiento necesarios puedan efectuarse con arreglo a lo dispuesto en M.A.402. Cuando se trate de reparaciones o tareas complejas de mantenimiento que requieran un Formulario EASA 1, deberán utilizarse talleres aprobados adecuados. Las instalaciones y condiciones medioambientales requeridas para la inspección y el mantenimiento deberán definirse en el Manual de la organización de mantenimiento».*

- (3) El ENAC-Itala propuso que se modificaran los AMC de la letra c) de M.A.606, los AMC del apartado 4.7 de M.A.706, los AMC del apartado 1 de la letra a) de M.A.707 y los AMC del apartado 2 de la letra a) de M.A.707, a fin de puntualizar cómo y dónde pueden realizarse los cursos de formación formales y cuándo puede sustituirse esta formación por evaluaciones, a cargo de la autoridad competente, de globos aerostáticos y aeronaves con una masa máxima de despegue inferior a 2730 kg que realizan transporte aéreo comercial.

La Agencia ha aceptado esta propuesta.

- (4) AustroControl propuso que se sustituyera la referencia a la «Parte 55, Nivel 1, Familiarización general» por «Parte 66, Apéndice III, Nivel I, Familiarización General». Esto se aplica a los AMC de M.A.706, los AMC de los apartados 1 y 2 de la letra a) de M.A.707, y a los AMC de los apartados 1 y 2 de la letra b) de M.B.902.

La Agencia ha aceptado esta propuesta.

- (5) La CAA-Reino Unido y «British Balloon and Airship Club» propusieron que se añadiera material de los AMC para aclarar lo que significa «asistido por dicho personal cualificado» en la letra b) de M.A.710 y si el signatario del ARC debe estar presente durante la inspección de la aeronave.

La Agencias señala que la revisión de la aeronavegabilidad incluye una revisión documental y una inspección física. Con arreglo al apartado 5 de la letra c) de M.A.710, durante la inspección física de la aeronave debe comprobarse la ausencia de incoherencias entre la aeronave y los documentos examinados.

La posición de la Agencia es que esto sólo puede lograrse si el personal de revisión de la aeronavegabilidad está presente durante la inspección física. Durante esta inspección, el personal de revisión de la aeronavegabilidad puede ser asistido por el personal a que se refiere la Parte 66 para abrir paneles, realizar ensayos, etc.

Se modificarán los AMC de la letra b) de M.A.710 en consecuencia.

- (6) La DGAC-Francia propuso que se añadiera material relativo a los AMC para aclarar los siguientes puntos:
- o ¿Cuánto tiempo puede permanecer un tipo de aeronave en el ámbito de trabajo aprobado si la CAMO no tiene contratos con clientes para este tipo de aeronaves?
  - o ¿Es posible permitir que una CAMO realice revisiones de la aeronavegabilidad en un tipo específico de aeronave si no tiene un contrato con un cliente para dicho tipo de aeronave o si no tiene intención de celebrarlo?

- (7) El ENAC-Italia propuso, en relación con las personas autorizadas para prorrogar un ARC sobre la base de la nueva facultad prevista en el apartado 4 de la letra a) de M.A.711, que se introdujera material de los AMC para aclarar cómo la autoridad competente acepta oficialmente a dichas personas y cómo la organización expide la autorización.

- (8) El ENAC-Italia propuso que se incluyera en los AMC del apartado 2 de las letras c) y e) de M.A.901 y de la letra f) de M.A.901 información adicional sobre cómo una CAMO puede demostrar que no se ha prorrogado un ARC si la organización sabe o tiene motivos para creer que la aeronave no es aeronavegable. Además, el ENAC-Italia propuso que se incluyera un ejemplo de «informe de cumplimiento».
- (9) El ENAC-Italia propuso que se modificaran los AMC de la letra a) de M.A.903 y la letra a) de M.B.105 para garantizar que, al transferir el registro de una aeronave dentro de la UE, el intercambio recíproco de información incluya una notificación de que el ARC se ha expedido de conformidad con la normativa nacional.
- (10) AustroControl propuso que se incluyeran planeadores propulsados en los AMC del apartado 3 de la letra b) de M.A.301.
- (11) El ENAC-Italia propuso que en los AMC de M.B.703 se incluyera información adicional sobre cómo cumplimentar el Formulario EASA 14.
- (12) AustroControl propuso que se tuviera en cuenta la NPA2007-07, que actualmente es objeto de revisión, al definir las habilitaciones de grupo en los AMC de M.B.703.
- (13) La CAA-Países Bajos propuso que se sustituyera «*procedimientos de progresión de los periodos de verificación establecidos*» por «*información sobre los programas de preferencia o referencia a éstos*» en el apartado 1.1.7 del Apéndice I de los AMC de M.A.302 y de la letra b) de M.B.301.
- (14) La CAA-Reino Unido propuso que se añadiera material de los AMC para aclarar el significado de los siguientes términos que figuran en el Apéndice VII «Tareas complejas de mantenimiento»:
  - o «*Soldador aprobado o autorizado*», en la letra c) del apartado 3.
  - o «*Herramientas especiales*», en la letra a) del apartado 5.
- (15) “Deutscher Aero Club” y dos particulares propusieron que se modificara la lista de tareas que figura en los AMC del Apéndice VIII «Tareas de mantenimiento que puede efectuar el piloto-propietario».
- (16) La CAA-Reino Unido propuso que se incorporara en los sistemas de calidad de las Partes 145 y 21 un requisito similar al propuesto en la letra e) del Apéndice VIII de los AMC de M.A.616, para que la organización deba notificar a la autoridad competente cualquier incidente de nivel 1 observado durante la revisión organizativa.
- (17) La CAA-Reino Unido propuso que se suprimiera la modificación de los AMC de la letra d) del apartado 2.8 de la letra a) de 145.A.50, que permite un procedimiento simplificado para la expedición de un Formulario 1 para elementos que hayan sido objeto de mantenimiento en los Estados Unidos y Canadá por parte de organizaciones no aprobadas en virtud de la Parte 145. La justificación dada es que dicha enmienda socava los acuerdos bilaterales existentes.

No obstante, apoyan una enmienda similar a la introducida en los AMC del apartado 2.8 de la letra a) de M.A.613.

- (18) Además, a raíz de los comentarios formulados por AustroControl y la DGAC-Francia sobre las disposiciones previstas en la letra d) de M.A.502 y la letra c) de M.A.801 para las tareas de mantenimiento complejas en aeronaves ELA1, la Agencia introducirá material de los AMC para aclarar que el acuerdo entre el propietario y la autoridad competente puede incluir la realización de una serie de tareas complejas durante un período prolongado, si dicho acuerdo describe los datos, las herramientas, el equipo, los materiales y las instalaciones que deberán utilizarse, y la autoridad competente realiza controles aleatorios para verificar su cumplimiento.
  
- (19) Asimismo, a raíz de los comentarios formulados por la DGAC-Francia y Alitalia Servizi en relación con la realización del mantenimiento de elementos «sobre el ala», la Agencia añadirá material de los AMC para explicar el alcance del mantenimiento que puede aprobarse y los procedimientos de control que deben adoptarse.