



**DICTAMEN N° 04/2008**

**DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA**

**de 5 de septiembre de 2008**

**sobre un Reglamento de la Comisión que modifique el 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 participa en dichas tareas**

**«Nuevos requisitos de formación para el personal de mantenimiento relacionado con los sistemas de interconexión mediante cableado eléctrico».**

## **I. Generalidades**

1. La finalidad del presente dictamen es sugerir a la Comisión que modifique el Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión<sup>1</sup>. El ámbito de esta actividad normativa se encuentra desarrollado en los Términos de Referencia (TR) MDM.002 y se describen con más detalle a continuación.
2. El dictamen ha sido adoptado siguiendo el procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, «la Agencia»)<sup>2</sup> y en virtud de las disposiciones del artículo 19 del Reglamento (CE) nº 216/2008<sup>3</sup> (denominado en lo sucesivo «el Reglamento de base»).

## **II. Consulta**

3. El aviso de propuesta de modificación (NPA por sus siglas en inglés) 2007-01<sup>4</sup> que contenía el proyecto de dictamen sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión apareció en el sitio web de la Agencia el 10 de marzo de 2007.
4. En la fecha de cierre, el 13 de junio de 2007, la Agencia había recibido 116 comentarios de autoridades nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas.
5. Se ha acusado recibo de todos los comentarios recibidos y se han incorporado a un Documento de respuesta /comentarios (CRD por sus siglas en inglés) nº 2007-01, que apareció en el sitio web de la Agencia el 6 de marzo de 2008<sup>5</sup>. Este CRD contiene una lista de todas las personas y organizaciones que han aportado sus comentarios así como las respuestas de la Agencia.

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

6. Las modificaciones del Reglamento (CE) nº 2042/2003 son parte de un conjunto de medidas más extenso iniciado por la Agencia para abordar los riesgos de seguridad identificados y relacionadas con los sistemas de interconexión mediante cableado eléctrico (EWIS por sus siglas en inglés) en aeronaves de grandes dimensiones. Las especificaciones de certificación de aeronaves de grandes dimensiones (CS-25) se desarrollan y amplían para mejorar la seguridad del diseño y optimizar la aeronavegabilidad de estos sistemas.
7. Las modificaciones de la Parte M y la Parte 66 que se proponen en el presente dictamen pretenden aumentar la concienciación sobre los riesgos de seguridad específicos de EWIS en las actividades de mantenimiento por parte de todo el personal involucrado en el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Estas modificaciones se detallan a continuación.
8. Las modificaciones de la Parte M garantizarán que las competencias del personal de la organización para el mantenimiento de la aeronavegabilidad se controlan de forma

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) nº 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 participa en dichas tareas (DO L 315 de 28.11.2003, p. 1). Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 376/2007 de la Comisión (DO L 94, de 04.04.07, p. 18).

<sup>2</sup> Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa (Procedimiento normativo). EASA MB 08-2007, de 13.06.2007.

<sup>3</sup> Reglamento (CE) nº 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) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1)

<sup>4</sup> Véanse los archivos sobre reglamentación en [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

<sup>5</sup> Véanse los archivos sobre reglamentación en [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

adecuada. Por este motivo, la parte M.A.706 ha sido modificada para garantizar que las competencias del personal encargado de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, las revisiones de aeronavegabilidad y las auditorías de calidad se valoran de acuerdo a un procedimiento. Igualmente, esta medida reestablecerá la consistencia con los requisitos del personal relevante de las organizaciones de mantenimiento de la Parte 145 que a su vez implicará que el control de las competencias incluya la valoración del personal que se encarga de los elementos de EWIS.

9. La modificación de la Parte 66 añadirá a los requisitos de conocimientos básicos del personal certificador de mantenimiento dos artículos específicos relativos a EWIS. Además, los niveles de conocimientos básicos necesarios del módulo de EWIS para el personal certificador de categoría B1 y B2 que gocen de atribuciones en cuanto al mantenimiento de sistemas eléctricos, pasarán del nivel 2 al nivel 3. Por tanto, se propone la modificación del Apéndice I de la Parte 66 (Requisitos de conocimientos básicos) pero no es necesario modificar el Apéndice II de la Parte 66 (Estándar de examen básico)
10. El personal que ya sea titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves con la formación de tipo especificada en la misma o que hayan recibido la calificación de personal certificador (o personal de apoyo) en virtud de la Parte 145, tendrá que recibir la formación adecuada relativa a los elementos de EWIS mediante formación continua (145.A.35) Por tanto, las disposiciones ya se incluyen en el Reglamento y por este motivo no es necesaria ninguna otra modificación de la Parte 145. No se ha propuesto ningún plazo de tiempo para la formación específica relativa a EWIS ya que el personal debe recibir formación por cada período de dos años según lo dispuesto en el apartado 145.A.35 letra d: se considera que este límite de tiempo es razonable y que debe constituir la red de seguridad definitiva ya que el personal certificador es el encargado de realizar las inspecciones de EWIS u operaciones de mantenimiento que pueden provocar la degradación del cableado.
11. La Agencia facilita amplios medios de cumplimiento aceptables para la formación relativa a EWIS del personal técnico. AMC 20-21, AMC 20-22 y AMC 20-23<sup>6</sup> constituyen la documentación técnica orientativa para elaborar un programa de formación y para concienciar al personal implicado en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones de mantenimiento realizadas.

#### **IV. Evaluación del impacto en la normativa**

12. Como se ha mencionado en el apartado 6, las modificaciones del Reglamento (CE) nº 2042/2003 forman parte de un conjunto más amplio de medidas iniciado por la Agencia para abordar los riesgos de seguridad identificados relativos a los sistemas de interconexión mediante cableado eléctrico (EWIS) en aeronaves de grandes dimensiones. La evaluación del impacto en la normativa de este completo conjunto del NPA nº 2007-01 desembocó en la conclusión de la Agencia de que los cambios previstos en las normativas y estándares estaban justificados, una vez valorados los diferentes impactos de estas modificaciones.
13. Al estar todos los cambios interrelacionados, como se ha mencionado anteriormente, resulta complicado disgregar el impacto en la seguridad específico que se puede atribuir a los componentes individuales del conjunto normativo. En el caso de la totalidad del conjunto, se ha demostrado que la implementación de nuevas normas evitaría 32,8 incidentes o accidentes, entre los que se incluyen 1,2 accidentes mortales, en los próximos 25 años en la flota de aeronaves para el transporte de los Estados Unidos. En el caso de la flota europea, considerando su tamaño, supondría la prevención de 22,4

---

<sup>6</sup> Decisión nº 2003/12/RM del Director Ejecutivo de la Agencia, de 5 de noviembre de 2003, sobre los medios aceptables de cumplimiento de la aeronavegabilidad de los productos, componentes y equipos («AMC-20»). Decisión modificada en último lugar por la Decisión nº 2008/004/R del Director Ejecutivo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 25 de abril de 2008.

incidentes o accidentes de aeronaves de grandes dimensiones, entre los que se incluiría 0,8 accidentes mortales.

14. Los ahorros en costes son otro beneficio que conlleva la prevención de los fallos en el cableado que provocan retrasos en los vuelos. En el caso de la flota europea y según los datos disponibles para los Estados Unidos, los ahorros supondrían unos 61 millones de euros en un periodo de 25 años.
15. Las costes para las partes implicadas afectadas pueden desglosarse de la siguiente manera:
  - Los costes para las organizaciones que gocen de autorización para llevar a cabo cursos de formación según la Parte 147 y que tendrán que actualizar los programas de formación y los exámenes de la formación de la Parte 66 tendrán que incluir las nuevas disposiciones de la Parte 66.  
El NPA nº 2007-07 ya ha previsto una modificación considerable del Apéndice I de la Parte 66 que desembocará en un dictamen para modificar el Reglamento (CE) nº 2042/2003 para finales de este año. El menor grado de adaptación de los programas de formación necesario para la incorporación de los elementos de EWIS puede por tanto combinarse con el mayor grado de adaptación que resulte del NPA mencionado. El impacto es por tanto insignificante.
  - Los costes para las organizaciones de la Parte 145 que tendrán que actualizar la formación continua del personal de mantenimiento.  
Será necesario que estas organizaciones actualicen los programas de formación continua cada dos años para poder así incluir los avances tecnológicos que se produzcan. El hecho de incluir los elementos de EWIS a estas actualizaciones regulares de la formación no implicará un impacto mayor.
  - Costes para las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad que tendrán que crear un procedimiento y una norma para determinar y controlar las competencias del personal.  
Estos costes no son insignificantes pero no son constantes. Además, gracias al periodo de 18 meses de implementación, las organizaciones afectadas podrán además intentar diseñar un procedimiento específico y crear normas para incluirlos en la actualización periódica de los procedimientos y normas según resulte necesario desde el punto de vista del sistema de gestión de calidad. Por tanto, el impacto general no puede considerarse significativo.
16. Para concluir, la Agencia opina que las medidas propuestas tendrán un efecto positivo en la seguridad y un impacto económico negativo menor para las organizaciones afectadas. Y en virtud de todo lo anterior, la Agencia considera que las medidas propuestas están justificadas.

Colonia, 5 de septiembre de 2008

P GOUDOU  
Director Ejecutivo