

Propuesta de
REGLAMENTO (CE) N° .../... DE LA COMISIÓN
de [...]

por el que se 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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el 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 97/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE¹ («el Reglamento de base»), y, en particular, sus artículos 5 y 6,

Visto 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 organizaciones y personal que participan en dichas tareas,²

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, en el apartado 6 del artículo 7, establece que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, «la Agencia») realizará una evaluación de la repercusión de las disposiciones del anexo I (Parte M) del presente Reglamento;
- (2) La Agencia ha determinado, una vez realizadas las oportunas evaluaciones de impacto, que las disposiciones del Anexo I (Parte M) son demasiado estrictas en lo que se refiere a las aeronaves no destinadas al transporte aéreo comercial y, en particular, las aeronaves no clasificadas como «aeronave propulsada compleja».
- (3) La Agencia ha considerado necesario introducir importantes modificaciones en el Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, y en particular en el Anexo I (Parte M), con el fin de adaptarlo a la variada complejidad de las distintas categorías de aeronaves y tipos de operaciones;
- (4) La Agencia ha considerado necesario introducir medidas transitorias adecuadas para aquellas disposiciones que no puedan implantarse razonablemente antes de que finalice el actual período de exclusión voluntaria (28 de septiembre de 2008) establecido en la letra a) del apartado 3 del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión para las aeronaves no destinadas al transporte aéreo comercial;
- (5) Las medidas previstas en este Reglamento se basan en el dictamen emitido por la Agencia³, de conformidad con lo establecido en la letra b) del apartado 2 del artículo 17 y el apartado 1 del artículo 19 del Reglamento de base;

¹ DO L 79, 19.03.2008, p.1

² DO L 315, 28.11.2003, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) No 376/2007 (DO L 94, 4.4.2007, p. 18)

³ Dictamen 02/2008

- (6) Las medidas previstas en este Reglamento se ajustan al dictamen⁴ del Comité de la Agencia Europea de Seguridad Aérea creado en virtud del apartado 3 del artículo 65 del Reglamento de base;
- (7) El Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión deberá, por tanto, modificarse en consecuencia;

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión se modificará en los siguientes términos:

1) En el artículo 2, se añadirán los siguientes apartados k) y l):

- k) Por «aeronave ELA1» (siglas inglesas para “European Light Aircraft” [aeronave ligera europea]) se entenderá cualquiera de los siguientes tipos de aeronave:
 - Un avión, un planeador o un planeador propulsado con una masa máxima de despegue inferior a 1000 kg que no esté clasificada como aeronave propulsada compleja.
 - Un globo aerostático que, por su diseño, tenga un volumen máximo de gas de elevación o aire caliente que no sobrepase los límites siguientes:
 - 3400 m³ para los globos de aire caliente
 - 1050 m³ para los globos de gas
 - 300 m³ para los globos de gas cautivos
 - Un dirigible que, por su diseño, no admita más de dos ocupantes ni un volumen de gas de elevación o aire caliente que sobrepase los límites siguientes:
 - 2500 m³ para los dirigibles de aire caliente
 - 1000 m³ para los dirigibles de gas
- l) Por «aeronave LSA» (siglas inglesas para “Light Sport Aeroplano” [avión deportivo ligero]) se entenderá cualquier avión que presente las siguientes características:
 - Una masa máxima de despegue que no supere los 600 kg.
 - Una velocidad de pérdida máxima en la configuración de aterrizaje (VSO) que no supere los 45 nudos de velocidad calibrada en la masa máxima de despegue certificada de la aeronave y el centro de gravedad más crítico.
 - Un número de asientos para no más de dos personas como máximo, incluido el piloto.
 - Un solo motor sin turbina equipado con una hélice.
 - Una cabina no presurizada.

2) En el artículo 3, se añaden los siguientes apartados 4, 5 y 6:

4. No obstante lo dispuesto en M.A.201 e), M.A.201 i) 1, M.A.901 a) 2, para las aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial y que no son aeronaves de gran tamaño, y sólo hasta el 28 de septiembre de 2009, las tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, las revisiones de la aeronavegabilidad y la expedición y prórroga de certificados de revisión de la aeronavegabilidad podrán realizarlas una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debidamente autorizada con arreglo a los requisitos de los Estados miembros.
5. No obstante lo dispuesto en M.A.901, para las aeronaves no destinadas al transporte aéreo comercial, cualquier certificado de revisión de la aeronavegabilidad o documento equivalente expedido con arreglo a los requisitos de los Estados miembros y válido a 28 de septiembre de 2008 tendrá validez hasta su fecha de

⁴ (Pendiente de emisión)

expiración o hasta el 28 de septiembre de 2009, si la expiración se produce con posterioridad a esta última fecha.

Transcurrido su período de validez, la autoridad competente o una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debidamente aprobada con arreglo a los requisitos de los Estados miembros, podrá reexpedir o prorrogar una vez el certificado de revisión de la aeronavegabilidad o documento equivalente por un período de un año, siempre y cuando lo autoricen los requisitos establecidos por los Estados miembros.

En el supuesto de que vuelva a vencer el período de validez, la autoridad competente podrá expedir o prorrogar nuevamente el certificado de revisión de la aeronavegabilidad o documento equivalente por un período de un año, siempre y cuando lo autoricen los requisitos establecidos por los Estados miembros.

No se autorizará ninguna expedición o prórroga ulteriores.

No obstante lo dispuesto en la letra e M.A.903 b), al transferir dentro de la UE una aeronave no destinada al transporte aéreo comercial, el Estado miembro en el que ésta se registre puede no aceptar el certificado de revisión de la aeronavegabilidad anterior o documento equivalente cuando haya sido expedido de conformidad con la excepción a M.A.901 señalada anteriormente. En tal supuesto, se emitirá un nuevo certificado de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con M.A.904.

6. No obstante lo dispuesto en M.A.302 b) a e), para aquellas aeronaves no destinadas al transporte aéreo comercial y que no sean aeronaves de gran tamaño, y sólo hasta el 28 de septiembre de 2009, también se entenderá como programas de mantenimiento aprobados la siguiente documentación cuando cumpla los requisitos pertinentes establecidos por los Estados miembros:

1. Un programa de mantenimiento aprobado o aceptado por la autoridad competente, o
2. Un calendario recomendado elaborado por el titular del certificado de tipo.
3. Un programa de mantenimiento emitido por la autoridad competente.

Dichos documentos se complementarán con las correspondientes tareas de mantenimiento efectuadas por el piloto-propietario a tenor de lo dispuesto en M.A.803.

- 3) En el artículo 4, se añade el siguiente apartado 4:

4. No obstante lo dispuesto en M.A.201 i) 2, en M.A.502 y en M.A.801 b) 1, para aquellas aeronaves no destinadas al transporte aéreo comercial y que no son aeronaves de gran tamaño, y sólo hasta el 28 de septiembre de 2009, el mantenimiento y la autorización para el servicio de la aeronave y los componentes podrán correr a cargo de una organización de mantenimiento debidamente aprobada con arreglo a los requisitos establecidos por los Estados miembros.

Los certificados de autorización para el servicio y de aptitud para el servicio expedidos con anterioridad o a fecha 28 de septiembre de 2009 por una organización de mantenimiento aprobada con arreglo a los requisitos establecidos por los Estados miembros, se considerarán equivalentes a los exigidos en virtud de M.A.801 y M.A.802, según proceda.

- 4) El apartado 1 del artículo 5 se sustituye en los siguientes términos:

1. El personal certificador deberá estar cualificado conforme a las disposiciones del Anexo III, excepto lo estipulado en M.A.606 h), M.A.607 b), M.A.801 d), M.A.803 del Anexo I, 145.A.30 j) del Anexo II y el Apéndice IV del Anexo II.

Asimismo, para aquellas aeronaves no destinadas al transporte aéreo comercial y que no son aeronaves de gran tamaño, el personal certificador podrá estar cualificado de conformidad con los requisitos pertinentes de los Estados miembros hasta el 28 de septiembre de 2009.

- 5) En el apartado 3 del artículo 7, la letra a) será sustituida por el texto:

- 3 a) Las disposiciones del anexo I a aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial, hasta el 28 de septiembre de 2008, con excepción de:
- M.A.201 f) en la medida en que sea aplicable a las aeronaves de gran tamaño utilizadas por un operador de un tercer país, hasta el 28 de septiembre de 2009.
 - M.A.201 i) apartados 1 y 2, hasta el 28 de septiembre de 2009.

Artículo 2

El Anexo I (Parte M) del Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión queda modificado en los siguientes términos:

1) En M.1, en el apartado 4 se añade el siguiente inciso iii):

- 4 iii) No obstante lo dispuesto en el inciso i) del apartado 4, cuando una aeronave no destinada al transporte aéreo comercial esté gestionada por una organización conforme a la Subparte G de M.A. y no esté sujeta a la supervisión del Estado miembro de registro, y únicamente si así se acordase con dicho Estado miembro antes de la aprobación del programa de mantenimiento:
- la autoridad designada por el Estado miembro será responsable de la supervisión de la organización contemplada en la Subparte G de M.A, o
 - la Agencia asumirá dicha responsabilidad en el supuesto de que la organización contemplada en la Subparte G de M.A. esté ubicada en un tercer país.

2) En M.A.201, la letra e) será sustituida por el siguiente texto:

- e) Con el fin de satisfacer las responsabilidades expuestas en el apartado a), el propietario de la aeronave puede contratar los trabajos asociados al mantenimiento de la aeronavegabilidad a una organización aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, tal y como se especifica en la Subparte G de M.A. de acuerdo con el Apéndice I. En este caso, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad asume la responsabilidad del desempeño correcto de dichas tareas.

No obstante, en el supuesto de que el propietario decida asumir la responsabilidad de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, en ausencia de un contrato conforme al Apéndice I, podrá formalizar un contrato limitado con una organización contemplada en la Subparte G de M.A. para el desarrollo del programa de mantenimiento y, en caso de que la organización cumpla debidamente el procedimiento aprobado, para su aprobación mediante un procedimiento de aprobación indirecto tal y como se describe en la letra c) de M.A.302.

Dicho contrato limitado transfiere la responsabilidad del desarrollo y aprobación del programa de mantenimiento a la organización contemplada en la Subparte G de M.A. que haya sido contratada.

3) En la letra i) de M.A.201, «actividades de operación» se sustituye por «operaciones comerciales».

4) En la letra a) de M.A.202, «deberá notificar al Estado de matrícula» se sustituye por «deberá notificar a la autoridad competente del Estado de matrícula».

5) M.A.302 se sustituye por el siguiente texto:

M.A.302 Programa de mantenimiento

- a) El mantenimiento de la aeronave se organizará conforme al programa de mantenimiento.
- b) El programa de mantenimiento y cualquier enmienda posterior deberán ser aprobados por la autoridad competente designada en el apartado 4 de M.1.

- c) Cuando el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave sea gestionado por una organización conforme a la subparte G de M.A., el programa de mantenimiento y sus enmiendas pueden aprobarse mediante un procedimiento de aprobación (en lo sucesivo, «procedimiento de aprobación indirecto»). Dicho procedimiento será establecido por la organización contemplada en la Subparte G de M.A., incluida en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, y será aprobado por la autoridad competente responsable de dicha organización contemplada en la Subparte G de M.A.

Esta organización no empleará el procedimiento de aprobación indirecto cuando no esté sometida a la supervisión del Estado miembro de matrícula, salvo que exista un acuerdo conforme a los incisos ii) y iii) del apartado 4 de M.1, según proceda, en virtud del cual se transfiera la responsabilidad de la aprobación del programa de mantenimiento al Estado miembro de la organización contemplada en la Subparte G de M.A.

- d) El programa de mantenimiento debe estipular el cumplimiento de:
1. las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad emitidas por titulares de certificados de tipo y certificados de tipo suplementarios y cualquier otra organización que publique dichos datos de esta índole según lo especificado en la Parte 21; o
 2. las instrucciones emitidas por la autoridad competente, si son distintas de lo expuesto en el subapartado 1 o en ausencia de recomendaciones específicas.

El propietario u operador podrá proponer a la autoridad competente instrucciones alternativas y/o adicionales a las que se indican en los apartados 1 y 2. Dichas instrucciones alternativas y/o adicionales podrán incluirse en el programa de mantenimiento una vez que hayan sido aprobadas de conformidad con M.A.302 b) y M.A.302 c) .

- e) El programa de mantenimiento deberá contener los detalles, incluida la frecuencia, de todas las tareas de mantenimiento que deban realizarse, incluida cualquier tarea específica relacionada con operaciones particulares.

- f) En el caso de aeronaves de gran tamaño, cuando el programa de mantenimiento esté basado:

1. en la lógica del Grupo de coordinación de mantenimiento (Maintenance Steering Group), o bien
2. principalmente en la supervisión del estado, dicho programa debe incluir un programa de fiabilidad.

- g) El programa de mantenimiento debe ser objeto de revisiones periódicas y habrá de ser modificado en caso necesario. Las revisiones garantizarán que el programa siga siendo válido a la luz de la experiencia operativa, al tiempo que se tendrán en cuenta las instrucciones de mantenimiento nuevas y/o modificadas promulgadas por los titulares del certificado de tipo y el certificado de tipo suplementario, así como por cualquier otra organización que publique dichos datos de conformidad con la Parte 21.

- h) El programa de mantenimiento debe reflejar los requisitos reglamentarios obligatorios aplicables que figuran en los documentos emitidos por el titular del certificado de tipo, el certificado de tipo limitado, el certificado de tipo suplementario, la aprobación del diseño de reparaciones importantes, la autorización del sistema ETSO (siglas inglesas para “especificaciones técnicas normalizadas europeas”) o cualquier otra aprobación pertinente que se considere ha sido emitida de conformidad con el Reglamento 1702/2003 de la Comisión, a fin de cumplir los requisitos para la emisión de instrucciones destinadas al mantenimiento de la aeronavegabilidad que figuran en la Parte 21.

- 6) En M.A.305, la letra b) se sustituirá por el texto siguiente:

- b) Los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave constarán, según corresponda, de un libro de vuelo de la aeronave, libro(s) de vuelo del motor o tarjetas de registro de módulo del motor, libro(s) de vuelo y tarjetas de registro de la hélice, para cualquier elemento con vida útil limitada, y cuando así venga estipulado por M.A.306 para el transporte aéreo comercial o por el Estado miembro

para aquellas operaciones comerciales distintas ajenas al transporte aéreo comercial el registro técnico del operador.

- 7) En la letra b) de M.A.401, se añadirá la conjunción «y» al final de los puntos 1, 2 y 3.
- 8) En la letra b) de M.A.403, la expresión «según M.A.801b)1, M.A.801b)2 o la Parte 145» se sustituye por «según M.A.801b)1, M.A.801b)2, M.A.801c), M.A.801d) o la Parte 145».
- 9) En la letra a) de M.A.501, la expresión «a menos que se especifique otra cosa en la Parte 145 y en la Subparte F» se sustituye por «a menos que se especifique otra cosa en la Parte 21, en la Parte 145 y en la Subparte F de M.A.».
- 10) M.A.502 se sustituye en los siguientes términos:

M.A.502 Mantenimiento de elementos

- a) El mantenimiento de elementos deberán realizarlo organizaciones de mantenimiento debidamente aprobadas conforme a la Subparte F o a la Parte 145 de M.A.
- b) No obstante lo dispuesto en M.A.502 a), el mantenimiento en un elemento de conformidad con los datos de mantenimiento de la aeronave o en el supuesto de que se haya acordado específicamente con la autoridad competente en virtud de los datos de mantenimiento de los elementos, podrá realizarlo una organización de categoría A de conformidad con la Subparte F o la Parte 145, así como el personal certificador conforme a M.A.801 b)2 sólo mientras tales elementos estén instalados en la aeronave. No obstante, dicha organización de categoría A de conformidad con la Subparte F o la Parte 145, o el personal certificador conforme a M.A.801 b)2, podrán retirar temporalmente dicho elemento con fines de mantenimiento, a fin de mejorar el acceso a dicho elemento, excepto cuando su retirada haga necesario un mantenimiento adicional no acogido a las disposiciones de este párrafo. El mantenimiento de elementos realizado con arreglo a este párrafo no reúne las condiciones necesarias para la emisión de un Formulario EASA 1 y estará sujeto a los requisitos de aptitud de aeronaves contemplados en M.A.801.
- c) No obstante lo dispuesto en M.A.502 a), el mantenimiento en un elemento de un motor o una unidad de potencia auxiliar (APU) conforme a los datos de mantenimiento de la aeronave o en el supuesto de que se haya acordado específicamente con la autoridad competente en virtud de los datos de mantenimiento de los elementos, podrá realizarlo una organización de categoría B de conformidad con la Subparte F o la Parte 145 únicamente en caso de que tales elementos estén instalados en el motor o la unidad de potencia auxiliar. No obstante, dicha organización de categoría B de conformidad con la Subparte F o la Parte 145 podrá retirar temporalmente este elemento para el mantenimiento, a fin de mejorar el acceso a dicho elemento, excepto cuando dicha retirada haga necesario un mantenimiento adicional no acogido a las disposiciones de este subapartado.
- d) No obstante lo dispuesto en M.A.502 a), el mantenimiento de un elemento mientras está instalado o durante su retirada temporal de una aeronave del tipo «aeronave ELA1» no destinada al transporte aéreo comercial, efectuado con arreglo a los datos de mantenimiento de los elementos, podrá llevarlo a cabo personal certificador conforme a M.A.801 b)2, salvo en los supuestos siguientes:
 1. Revisión de aquellos elementos que no sean motores y hélices.
 2. Revisión de motores y hélices para aquellas aeronaves que no sean CS-VLA, CS-22 y LSA.
 3. Revisión de motores y hélices en aeronaves CS-VLA, CS-22 y LSA, y tareas complejas de mantenimiento de elementos relacionadas en el Apéndice VII, a menos que el propietario de la aeronave haya acordado un programa de trabajo con la autoridad competente antes del inicio de dichas tareas, y dicha autoridad competente considere que el personal certificador conforme a M.A.801 b)2 dispone debida y satisfactoriamente de cualificaciones y de experiencia adquirida en fecha reciente, datos aplicables sobre mantenimiento de elementos, herramientas, equipo, materiales y acceso a instalaciones adecuadas.

El mantenimiento de elementos realizado con arreglo a M.A.502 d) no reúne las condiciones necesarias para la emisión de un Formulario EASA 1 y estará sujeto a los requisitos de aptitud de aeronaves contemplados en M.A.801.

11) M.A.503 se sustituye en los siguientes términos:

M.A.503 Elementos con vida útil limitada

Los elementos instalados con vida útil limitada no deberán superar el límite de vida útil aprobado que se especifica en el programa de mantenimiento aprobado y en las directivas de aeronavegabilidad, a excepción de lo dispuesto en M.A.504 c).

12) La letra b) de M.A.504 se sustituye en los siguientes términos:

b) Los elementos fuera de servicio deberán identificarse y almacenarse en un lugar seguro, controlado por la organización de mantenimiento aprobada, hasta que se tome una decisión sobre el futuro estatus de dicho elemento. No obstante, para aquellas aeronaves no destinadas al transporte aéreo comercial y que no son aeronaves de gran tamaño, la persona u organización que haya declarado que el elemento está fuera de servicio podrá transferir su custodia tras identificarlo como fuera de servicio al propietario de la aeronave, siempre y cuando dicha transferencia quede reflejada en el libro de vuelo, del motor o de los elementos de la aeronave.

13) En M.A.601, «no relacionados en M.A.201 f) y g)» se sustituye por «no relacionados en M.A.201 g)».

14) En el apartado 5 de M.A.604 se sustituye la letra a) por el texto siguiente:

a) 5. Una lista del personal certificador con su correspondiente alcance de aprobación.

15) En M.A.606, se añade la siguiente letra h):

h) Como excepción a lo dispuesto en el apartado g), la organización podrá utilizar personal certificador cualificado con arreglo a las siguientes disposiciones a la hora de prestar apoyo de mantenimiento a los operadores que participen en operaciones comerciales:

1. En el caso de una directiva de aeronavegabilidad prevuelo repetitiva que establezca específicamente que la tripulación podrá ejecutar dicha directiva de aeronavegabilidad, la organización podrá expedir una autorización de certificación limitada de personal para el comandante de la aeronave en función del tipo de licencia que tenga la tripulación. Sin embargo, la organización garantizará que se imparta formación práctica suficiente para asegurar que el comandante de la aeronave pueda aplicar la directiva de aeronavegabilidad conforme a la norma aplicable.
2. En el caso de aeronaves que operen lejos de un centro de mantenimiento, la organización podrá expedir una autorización de certificación limitada de personal al comandante de la aeronave en función del tipo de licencia que tenga la tripulación. Sin embargo, la organización garantizará que se imparta formación práctica suficiente para asegurar que el comandante de la aeronave pueda llevar a cabo la tarea especificada conforme a la norma aplicable. Las disposiciones del presente apartado se especificarán con detalle en un procedimiento de la memoria.

16) El apartado 1 de la letra a) de M.A.604 se sustituye en los siguientes términos:

a) 1. que el personal certificador puede demostrar que cumple los requisitos contemplados en 66.A.20 b), salvo en el supuesto de que la Parte 66 haga referencia a la normativa del Estado miembro, en cuyo caso deberá cumplir los requisitos establecidos por dicha normativa.

17) La letra c) de M.A.607 se sustituye en los siguientes términos:

- c) La organización de mantenimiento aprobada deberá registrar todos los pormenores relativos al personal certificador y mantener una lista actualizada del mismo, incluido el alcance de su aprobación.

18) El apartado 1 de la letra a) de M.A.608 se sustituye en los siguientes términos:

- a) 1. Disponer de los equipos y las herramientas necesarios para el mantenimiento rutinario dentro del ámbito de la aprobación, según se especifica en los datos de mantenimiento de M.A.609, o equivalentes verificados relacionados en el manual de la organización de mantenimiento.

19) En M.A.610, «cliente» se sustituye por «organización que solicita el mantenimiento».

20) La letra a) de M.A.613 se sustituye en los siguientes términos:

- a) En el momento de finalizar todas las tareas requeridas de mantenimiento de un elemento, de acuerdo con esta Subparte, se expedirá un certificado de aptitud para el servicio de acuerdo con M.A.802. Se expedirá asimismo el Formulario EASA 1 excepto para aquellos componentes mantenidos de conformidad con M.A.502 b) y M.A.502 d), y aquellos componentes fabricados de conformidad con M.A.603 b).

21) M.A.615 se sustituye en los siguientes términos:

M.A.615 Facultades de la organización

La organización podrá:

1. Realizar el mantenimiento de cualquier aeronave y/o elemento para el cual esté aprobada, en los centros relacionados en el certificado de aprobación y en el manual.
2. Organizar la prestación de servicios especializados en otra organización debidamente cualificada y bajo el control de la organización aprobada conforme a la Subparte F de M.A. con arreglo al procedimiento descrito en el Manual de la organización de mantenimiento, aprobado directamente por la autoridad competente. Esto hace referencia al trabajo realizado por una organización de servicios especializados que no esté debidamente aprobada de conformidad con la Subparte F de M.A. o la Parte 145 para llevar a cabo dichas tareas.
3. Realizar el mantenimiento de cualquier aeronave o elemento para el que esté aprobada en cualquier centro, siempre que la necesidad de dicho mantenimiento se deba a que la aeronave no es utilizable o a la necesidad de que ocasionalmente deba prestarse apoyo al mantenimiento, siempre que se cumplan las condiciones especificadas en la memoria.
4. Expedir certificados de aptitud para el servicio al término del mantenimiento de acuerdo con M.A.612 o M.A.613.

22) La letra a) de M.A.703 se sustituye en los siguientes términos:

- a) La concesión de la aprobación se indica mediante la emisión por la autoridad competente de un certificado, incluido en el Apéndice VI. La memoria de la organización aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, según M.A.704, debe especificar el ámbito de trabajo para el que se pretende la aprobación e incluir una referencia a:
 1. el programa de mantenimiento aprobado, o
 2. en el caso de aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial, los programas de mantenimiento que sirven de «línea de referencia» y/o los «genéricos», ambos contemplados en M.A.709.

23) El apartado 3 de la letra a) de M.A.704 se sustituye en los siguientes términos:

- a) 3. El título y nombre de la persona o personas a las que se hace referencia en M.A.706 a) y M.A.706 c), señalando, según proceda, las personas que, conforme a M.A.706 c), están facultadas para prorrogar un certificado de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con M.A.711 a)4 y M.A.901 f).

24) La letra c) de M.A.706 se sustituye en los siguientes términos:

- c) Se designará a una persona o a un grupo de personas que serán responsables de garantizar que la organización cumpla en todo momento los requisitos de esta Subparte. Estas personas responderán en última instancia ante el gerente responsable.

La organización especificará en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad cuáles de estas personas, en su caso, están facultadas para prorrogar un certificado de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con M.A.711 a)4 y M.A.901 f). Se otorgará la autorización a dicha persona o personas una vez que la autoridad competente así lo haya aceptado formalmente.

25) La letra a) de M.A.707 se sustituye en los siguientes términos:

- a) Para recibir la aprobación para realizar revisiones de la aeronavegabilidad, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberá disponer del personal adecuado para la revisión de la aeronavegabilidad, que emitirá certificados o recomendaciones de revisión de la aeronavegabilidad según se especifica en la Subparte I de M.A.

1. Para

- todas las aeronaves que realizan transporte aéreo comercial, y
- las aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 2730 kg, salvo globos aerostáticos,

este personal deberá:

- a. tener al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- b. ser titular de una licencia según la Parte 66, una cualificación del personal de mantenimiento reconocida por el Estado miembro y adecuada para la categoría de la aeronave (en los casos en que la Parte 66 se refiere a las normativas del Estado miembro), o un título aeronáutico o equivalente;
- c. haber recibido formación oficial en mantenimiento aeronáutico, y
- d. ocupar un cargo con las debidas responsabilidades dentro de la organización aprobada.

Sin perjuicio de lo anterior, el requisito mencionado en el apartado 1 de la letra a) y en la letra b) de M.A.707 puede sustituirse por cinco años adicionales de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad que se sumen a los ya exigidos en M.A.707 a)1 a).

2. Para

- las aeronaves con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior y
- los globos aerostáticos

no destinados al transporte aéreo comercial,

este personal deberá:

- a. tener al menos tres años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- b. ser titular de una licencia según la Parte 66, una cualificación del personal de mantenimiento reconocida nacionalmente y adecuada para la categoría de la aeronave (en los casos en que la Parte 66 se refiere a las normativas nacionales), o un título aeronáutico o equivalente;
- c. haber recibido formación adecuada en mantenimiento aeronáutico, y
- d. ocupar un cargo con las debidas responsabilidades dentro de la organización aprobada.

Sin perjuicio de lo anterior, el requisito que figura en el apartado 2 de la letra a) y en la letra b) de M.A.707 puede sustituirse por cuatro años adicionales de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad que se sumen a los ya exigidos en M.A.707 a) 2 a).

26) El apartado 2 de la letra b) de M.A.708 se sustituye en los siguientes términos:

- b) 2. Presentar el programa de mantenimiento de la aeronave y sus enmiendas a la autoridad competente para su aprobación (a menos que estén cubiertos por un procedimiento de aprobación indirecto de conformidad con M.A.302) y facilitar una copia del programa al propietario, en el caso de aeronaves que no se operen comercialmente.

27) M.A.709 se sustituye en los siguientes términos:

M.A.709 Documentación

La organización aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberá mantener y utilizar los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables, según M.A.401, para la realización de tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad según M.A.708. En caso de datos de mantenimiento facilitados por un cliente, sólo es necesario conservar dichos datos mientras exista un contrato con dicho cliente, exceptuada la necesidad de cumplir con lo dispuesto en M.A.714.

Para las aeronaves no destinadas al transporte aéreo comercial, a fin de permitir la aprobación inicial y/o la ampliación del ámbito de competencias de una organización aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad sin que exista un contrato con clientes para el ámbito de trabajo requerido, es aceptable desarrollar programas de mantenimiento que sirvan de «línea de referencia» y/o «genéricos» como se expone a continuación:

- **Programa de mantenimiento que sirve de «línea de referencia»:** se trata de un programa de mantenimiento destinado a un tipo particular de aeronave que tiene en cuenta, según proceda, el informe de la Junta de revisión del mantenimiento (MRB, en sus siglas en inglés), el documento de planificación del mantenimiento (MPD, en sus siglas en inglés) del que disponga el titular del certificado de tipo, los capítulos pertinentes del manual de mantenimiento o cualesquiera otros datos de mantenimiento que proporcionen información sobre el calendario.
- **Programa de mantenimiento «genérico»:** se trata de un programa de mantenimiento que puede desarrollarse para cubrir tipos de aeronaves similares. Estos programas se basarán en el mismo tipo de instrucciones que figuran en el programa de mantenimiento que sirve de «línea de referencia».

La alusión a programas de mantenimiento que sirven de «línea de referencia» y «genéricos», según proceda, se incluirá en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, tal y como exige lo dispuesto en M.A.703.

28) M.A.711 se sustituye en los siguientes términos:

M.A.711 Facultades de la organización

a) Una organización aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad podrá:

1. gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves de transporte aéreo no comercial, según se relacione en el certificado de aprobación;
2. gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves de transporte aéreo comercial cuando se relacionen tanto en su certificado de aprobación como en su certificado de operador aéreo;
3. concertar la realización de cualquier tarea de mantenimiento de la aeronavegabilidad dentro de la limitación de su aprobación con otra organización subcontratada que trabaje con arreglo a su sistema de calidad;
4. prorrogar, con arreglo a las condiciones que figuran en M.A.901 f), un certificado de revisión de la aeronavegabilidad que haya sido emitido por la autoridad competente o por otra organización contemplada en la Subparte G de M.A.

b) Además, una organización aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad podrá recibir autorización para llevar a cabo revisiones de la aeronavegabilidad con arreglo a M.A.710 y para:

1. emitir certificados relacionados de revisión de la aeronavegabilidad y, posteriormente, prorrogarlos conforme a las condiciones que figuran en M.A.901 c) 2 y M.A.901 e) 2;
 2. hacer una recomendación de revisión de la aeronavegabilidad a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula. En el caso particular de los globos aerostáticos y cualquier otra aeronave con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior, y que no realiza transporte aéreo comercial, la recomendación sólo podrá emitirse para la importación de una aeronave procedente de un tercer país de conformidad con la Parte 21 y M.A.904.
- c) Una organización deberá estar registrada en uno de los Estados miembros para que se le conceda la facultad expuesta en el apartado b).

29) La letra f) de M.A.712 se sustituye en los siguientes términos:

- f) En el caso de una organización pequeña conforme a la Subparte G de M.A. y que no se ocupe de aeronaves destinadas al transporte aéreo comercial, el sistema de calidad podrá sustituirse por revisiones organizativas periódicas, salvo cuando la organización emita certificados de revisión de la aeronavegabilidad para aquellas aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 2730 kg que no sean globos aerostáticos.
- No obstante, una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad que carezca de un sistema de calidad no podrá subcontratar tareas relacionadas con la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a otras organizaciones.

30) La letra b) de M.A.714 se sustituye en los siguientes términos:

- b) La organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad conservará una copia de todos los certificados de revisión de la aeronavegabilidad que haya prorrogado en virtud de la facultad contemplada en M.A.711 a) 4. Además, si la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad dispone de la atribución contemplada en M.A.711 b), conservará una copia de cada certificado de revisión de la aeronavegabilidad y de cada recomendación emitido o -según proceda prorrogado, junto con todos los documentos justificativos.

31) M.A.801 se sustituye en los siguientes términos:

M.A.801 Certificado de aptitud para el servicio de una aeronave

- a) Excepto en el caso de aeronaves declaradas aptas para el servicio por una organización conforme a la Parte 145, el certificado de aptitud para el servicio se expedirá conforme a esta subparte.
- b) Deberá expedirse un certificado de aptitud para el servicio previo al vuelo en el momento de finalizar cualquier tarea de mantenimiento. Cuando se verifique que se han realizado todos los trabajos de mantenimiento requeridos, deberá expedirse un certificado de aptitud para el servicio:
 1. por parte de personal certificador debidamente autorizado, en representación de la organización de mantenimiento aprobada según la subparte F de M.A.;
 2. excepto en el caso de tareas de mantenimiento complejas relacionadas en el apéndice VII, por personal certificador que cumpla los requisitos de la Parte 66;
 3. por el piloto-propietario según M.A.803.
- c) Para las aeronaves ELA1 no destinadas al transporte aéreo comercial, las tareas complejas de mantenimiento de la aeronave relacionadas en el Apéndice VII podrán ser autorizadas por el personal certificador conforme a M.A.801 b)2, siempre que el propietario acuerde un programa de trabajo con la autoridad competente antes del inicio de dichas tareas y la autoridad competente considere que el personal certificador previsto en 801 b) 2 cumple debida y satisfactoriamente con las cualificaciones adecuadas y la experiencia adquirida en fecha reciente, los datos de mantenimiento de elementos aplicables, herramientas, equipo, materiales y acceso a instalaciones adecuadas.

- d) No obstante lo dispuesto en M.A.801 b), en caso de imprevistos en los que en la ubicación donde se halle la aeronave no se disponga de una organización de mantenimiento aprobada o de personal certificador adecuado, el propietario podrá autorizar a cualquier particular que posea un mínimo de tres años de experiencia adecuada en mantenimiento y las cualificaciones pertinentes para efectuar el mantenimiento de la aeronave con arreglo a las normas establecidas en la Subparte D y certificar la aptitud de dicha aeronave, siempre que en dicha ubicación no existiera ninguna organización debidamente aprobada en virtud de esta Parte o de la Parte 145.

El propietario deberá:

1. obtener y mantener en los registros de la aeronave información detallada sobre todo el trabajo realizado y sobre las cualificaciones de que disponga la persona que emita el certificado;
 2. garantizar que en el plazo más breve cualquier mantenimiento de este tipo vuelva a ser controlado y aprobado como apto por una persona debidamente autorizada conforme a M.A.801 b) o por una de las organizaciones previstas en la Subparte F o en la Parte 145, pero en cualquier caso dentro de un periodo no superior a siete días;
 3. notificar el hecho a la organización contemplada en la Subparte G y responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad cuando así se haya acordado contractualmente de conformidad con M.A.201 e), o a la autoridad competente en ausencia de contrato a tal efecto, en los siete días siguientes a la emisión de la autorización de certificación.
- e) En el caso de una certificación de aptitud para el servicio en virtud de M.A.801 b) 2 y M.A.801 c), el personal certificador podrá contar con la asistencia de una o más personas, bajo su supervisión directa y continua, para la ejecución de las tareas de mantenimiento.
- f) Un certificado de aptitud para el servicio deberá incluir informaciones básicas del mantenimiento efectuado, la fecha en que se concluyó dicho mantenimiento y:
1. la identidad, incluida la referencia de la aprobación de la organización de mantenimiento aprobada conforme a la subparte F de M.A. y del personal certificador que expide dicho certificado, o bien
 2. en el caso de un certificado de aptitud para el servicio conforme a M.A.801 b)2 o M.A.801 c), la identidad y, llegado el caso, el número de licencia del personal certificador que expide dicho certificado.
- g) No obstante lo indicado en la letra b), en el caso de mantenimiento incompleto, este hecho se hará constar en el certificado de aptitud para el servicio de la aeronave antes de expedirlo.
- h) No se expedirán certificados de aptitud para el servicio en caso de cualquier incumplimiento constatado que pudiera poner seriamente en peligro la seguridad de vuelo.

32) M.A.802 se sustituye en los siguientes términos:

M.A.802 Certificado de aptitud para el servicio de un elemento

- a) Se expedirá un certificado de aptitud para el servicio en el momento de finalizar el mantenimiento de un elemento de aeronave de conformidad con M.A.502.
- b) El certificado de aptitud autorizado identificado como Formulario EASA 1 para los Estados miembros constituye el certificado de aptitud para el servicio del elemento de aeronave, excepto cuando el mantenimiento de los elementos de la aeronave se haya efectuado a tenor de los apartados M.A.502 b) o M.A.502 d), en cuyo caso dicho mantenimiento estará sujeto al procedimiento de certificación de aptitud para el servicio de una aeronave previsto en M.A.801.

33) M.A.803 se sustituye en los siguientes términos:

M.A.803 Autorización del piloto-propietario

- a) El piloto-propietario se considerará cualificado cuando sea:

1. titular de una licencia válida de piloto (o equivalente) emitida o validada por un Estado miembro para la habilitación de tipo o clase de la aeronave, y
2. propietario de la aeronave, ya sea en calidad de
 - i) propietario único, o
 - ii) propietario mancomunado que es:
 - una de las personas físicas que figuran en el formulario de registro, o
 - un miembro de una entidad jurídica recreativa sin ánimo de lucro, en caso de que ésta figure en el documento de registro como titular y cuyo miembro mencionado participe directamente en el proceso de toma de decisiones de dicha entidad jurídica y haya sido designado por ésta para llevar a cabo el mantenimiento que corresponde al piloto-propietario.
- b) En el caso de cualquier aeronave privada de diseño simple y propulsada con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior, aeroplano, aeroplano propulsado y globo aerostático, el piloto-propietario podrá expedir el certificado de aptitud para el servicio después de efectuar las tareas de mantenimiento limitadas al piloto-propietario relacionadas en el Apéndice VIII.
- c) El alcance de las tareas de mantenimiento limitadas al piloto-propietario deberá definirse en el programa de mantenimiento de la aeronave a tenor de lo dispuesto en M.A.302.
- d) El certificado de aptitud para el servicio debe incorporarse a los libros de vuelo y contener los detalles básicos del mantenimiento efectuado, los datos de mantenimiento empleados, la fecha en que se concluyó dicho mantenimiento y la identidad, la firma y el número de licencia de pilotaje del piloto-propietario que expide dicho certificado.

34) M.A.901 se sustituye en los siguientes términos:

M.A.901 Revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves

Para asegurar la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, deberá realizarse periódicamente una revisión de aeronavegabilidad de la aeronave y sus registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

- a) Los certificados de revisión de la aeronavegabilidad se expiden de conformidad con el apéndice III (Formulario EASA 15a o 15b) después de superarse satisfactoriamente una revisión de la aeronavegabilidad y tienen una validez de un año.
- b) Una aeronave en un entorno controlado es una aeronave que ha sido continuamente gestionada durante los últimos doce meses por una única organización aprobada según la Subparte G de M.A. y cuyo mantenimiento lo hayan realizado durante los últimos doce meses organizaciones aprobadas de mantenimiento. Esto incluye los trabajos de mantenimiento según M.A.803 b) realizados y declarados aptos para el servicio de conformidad con M.A.801 b) 2 o M.A.801 b) 3.
- c) En relación con
 - todas las aeronaves destinadas al transporte aéreo comercial, y
 - las aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 2730 kg, salvo globos aerostáticos,
 que se encuentren en un entorno controlado, la organización aprobada conforme a la Subparte G de M.A. que gestiona la aeronave, podrá, si está debidamente aprobada:
 1. Expedir el certificado de revisión de aeronavegabilidad de conformidad con M.A.710.
 2. Para los certificados de revisión de la aeronavegabilidad que haya expedido, cuando la aeronave haya permanecido en un entorno controlado, prorrogar dos veces la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad por un periodo de un año cada vez. No deberá prorrogarse ningún certificado de revisión de la aeronavegabilidad si la organización sabe o tiene razones para suponer que la aeronave no es apta para la navegación aérea.
- d) En relación con
 - todas las aeronaves destinadas al transporte aéreo comercial, y

- las aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 2730 kg, salvo globos aerostáticos,
que no se encuentran en un entorno controlado, o son gestionadas por una organización aprobada conforme a la Subparte G de M.A. que no tenga la atribución de realizar revisiones de aeronavegabilidad, el certificado de revisión de la aeronavegabilidad será expedido por la autoridad competente tras superar una evaluación, basada en una recomendación efectuada por una organización debidamente aprobada conforme a la Subparte G de M.A., enviada junto con la solicitud del propietario u operador. Esta recomendación deberá basarse en una revisión de la aeronavegabilidad efectuada conforme a M.A.710.
- e) En relación con
- las aeronaves con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior y
 - los globos aerostáticos
- no destinados al transporte aéreo comercial,
cualquier organización aprobada conforme a la Subparte G de M.A. nombrada por el propietario u operador podrá, si está debidamente aprobada:
1. Expedir el certificado de revisión de aeronavegabilidad de conformidad con M.A.710.
 2. Para los certificados de revisión de la aeronavegabilidad que haya expedido, cuando la aeronave haya permanecido en un entorno controlado bajo su gestión, prorrogar dos veces la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad por un periodo de un año cada vez. No deberá prorrogarse ningún certificado de revisión de la aeronavegabilidad si la organización sabe o tiene razones para creer que la aeronave no es apta para la navegación aérea.
- f) No obstante lo dispuesto en M.A.901 c) 2 M.A.901 e) 2, para las aeronaves que se encuentren en un entorno controlado, la organización aprobada conforme a la Subparte G de M.A. que gestione la aeronave podrá prorrogar dos veces por un periodo de un año cada vez la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad emitido por la autoridad competente o por otra organización aprobada conforme a la Subparte G de M.A. No deberá prorrogarse ningún certificado de revisión de la aeronavegabilidad si la organización sabe o tiene razones para suponer que la aeronave no es apta para la navegación aérea.
- g) No obstante lo dispuesto en M.A.901 e) y M.A.901 h) 2, para las aeronaves ELA1 no destinadas al transporte aéreo comercial y que no se ven afectadas por M.A.201 i), el certificado de revisión de la aeronavegabilidad también podrá ser expedido por la autoridad competente tras superar una evaluación, basada en una recomendación efectuada por personal certificador que cumpla los requisitos que figuran en la Parte 66 y en M.A.707 a) 2, enviada junto con la solicitud del propietario u operador. Esta recomendación deberá basarse en una revisión de la aeronavegabilidad efectuada conforme a M.A.710.
Esta excepción no será aplicable más de dos años consecutivos, siendo necesario que cada tres años el certificado de revisión de la aeronavegabilidad sea expedido bien por la autoridad competente o bien por una organización debidamente aprobada conforme a la Subparte G de M.A. una vez que haya efectuado una revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con M.A.710.
En todos los casos, y a fin de aplicar esta excepción, la autoridad competente debe conferir aceptación formal al personal certificador tras comprobar las cualificaciones y una vez que dicho personal haya completado satisfactoriamente la revisión de la aeronavegabilidad bajo la supervisión de dicha autoridad competente.
El personal certificador que realice dicha revisión debe disponer de la documentación necesaria y de alojamiento adecuado en el lugar apropiado.
- h) La autoridad competente efectuará la revisión de la aeronavegabilidad y expedirá el certificado de revisión de la aeronavegabilidad en los siguientes casos:
1. Siempre que las circunstancias revelen la existencia de una posible amenaza para la seguridad.
 2. Siempre que así lo solicite el propietario de cualquier globo aerostático u otra aeronave con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior no destinada al transporte aéreo comercial.
- i) Además de lo dispuesto en la letra h), la autoridad competente también podrá efectuar la revisión de la aeronavegabilidad y expedir el certificado de revisión de la

aeronavegabilidad para las aeronaves no destinadas al transporte aéreo comercial cuando de la gestión de dichas aeronaves se ocupe una organización aprobada conforme a la Subparte G de M.A. ubicada en un tercer país.

- j) Cuando la autoridad competente realice la revisión de la aeronavegabilidad y/o expida el certificado de revisión de la aeronavegabilidad, el propietario u operador pondrá a disposición de dicha autoridad:
- la documentación requerida por la autoridad competente.
 - alojamiento adecuado en el lugar apropiado para su personal.
 - llegado el caso, el apoyo de personal debidamente cualificado de conformidad con la Parte 66 o equivalente y 145.A.30 j) 1) y 2).
- k) Para las aeronaves de nueva fabricación dentro de la UE, el certificado inicial de revisión de la aeronavegabilidad se expedirá junto con el certificado inicial de aeronavegabilidad siempre que se cumplan las disposiciones del apartado 1 de 21A.183. No se requiere revisión de la aeronavegabilidad.

35) Las letras a) y b) de M.A.904 se sustituyen en los siguientes términos:

- a) Al importar una aeronave al registro de un Estado miembro desde un tercer país, el solicitante deberá:
1. solicitar al Estado miembro de matrícula la expedición de un nuevo certificado de aeronavegabilidad de conformidad con la Parte 21;
 2. encargar una revisión de la aeronavegabilidad a una organización debidamente aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o, en el caso de una aeronave ELA1, a la autoridad competente, y
 3. encargar la realización de todos los trabajos de mantenimiento solicitados por la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o, en el caso de una aeronave ELA1, por la autoridad competente en la medida en que sea necesario para cumplir el programa de mantenimiento aprobado conforme a M.A.302.
- b) Cuando considere que la aeronave cumple los requisitos pertinentes, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, si procede, deberá enviar una recomendación documentada para la expedición de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad al Estado miembro de matrícula.

36) En la letra b) de M.B.301, la expresión «M.A.302 e)» se sustituye por «M.A.302 c)».

37) En la letra d) de M.B.301, la expresión «M.A.302 c) y d)» se sustituye por «M.A.302 d), e) y f)».

38) En la letra a) de M.B.303, la expresión «Cada autoridad competente» se sustituye por «La autoridad competente».

39) En M.B.303, se añade la siguiente letra i):

- i) A fin de facilitar la labor de velar por el correcto cumplimiento de las disposiciones, las autoridades competentes intercambiarán información sobre incumplimientos detectados con arreglo al apartado h) anterior.

40) M.B.606 se sustituye en los siguientes términos:

M.B.606 Cambios

La autoridad competente cumplirá los elementos aplicables de los apartados del proceso inicial en relación con cualquier cambio en la organización notificado de conformidad con M.A.617.

La autoridad competente podrá establecer las condiciones en las que podrá operar la organización de mantenimiento aprobada conforme a la Subparte F de M.A. durante la realización de dichos cambios, salvo que determine que la aprobación debe quedar en suspenso.

En relación con cualquier cambio en el manual de la organización de mantenimiento:

- a) En el caso de aprobación directa de las enmiendas del manual de la organización de mantenimiento, la autoridad competente deberá verificar que los procedimientos especificados en el manual cumplen con las disposiciones de la Parte M antes de notificar formalmente la aprobación a la organización.
- b) En el caso de aprobación indirecta de las enmiendas del manual de la organización de mantenimiento, la autoridad competente deberá garantizar que tiene un control adecuado sobre la aprobación de todas las enmiendas del manual.

41) M.B.706 se sustituye en los siguientes términos:

M.B.706 Cambios

La autoridad competente cumplirá los elementos aplicables de los apartados de proceso iniciales en relación con cualquier cambio en la organización notificado de conformidad con M.A.713.

La autoridad competente podrá establecer las condiciones en las que podrá operar la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada conforme a la Subparte G de M.A. durante la realización de dichos cambios, salvo que determine que la aprobación debe quedar en suspenso.

En relación con cualquier cambio en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad:

- a) En el caso de aprobación directa de las enmiendas de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la autoridad competente deberá verificar que los procedimientos especificados en la memoria cumplen con las disposiciones de la Parte M antes de notificar formalmente la aprobación a la organización.
- b) En el caso de aprobación indirecta de las enmiendas de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la autoridad competente deberá garantizar que tiene un control adecuado sobre la aprobación de todas las enmiendas de la memoria.

42) En M.B.901, «M.A.902d)» se sustituye por «M.A.901».

43) M.B.902 se sustituye en los siguientes términos:

M.B.902 Revisión de la aeronavegabilidad por parte de la autoridad competente

- a) Cuando la autoridad competente realice la revisión de la aeronavegabilidad y emita el certificado de revisión de la aeronavegabilidad Formulario EASA 15a (apéndice III), realizará la revisión conforme a lo dispuesto en M.A.710.
- b) La autoridad competente deberá disponer del personal adecuado para la revisión de la aeronavegabilidad, con el fin de llevar a cabo dichas revisiones.

1. En relación con

- todas las aeronaves destinadas al transporte aéreo comercial, y
- las aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 2730 kg, salvo globos aerostáticos,

este personal deberá haber adquirido:

- a. al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- b. una licencia según la Parte 66 o un título aeronáutico o equivalente;
- c. formación oficial en mantenimiento aeronáutico, y
- d. un cargo con las debidas responsabilidades dentro de la organización aprobada.

Sin perjuicio de lo anterior, el requisito que figura en M.B.902 b) 1 puede sustituirse por cinco años adicionales de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad que se sumen a los ya exigidos en M.B.902 b) 1 a).

2. En relación con

- las aeronaves con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior y
- los globos aerostáticos

no destinados al transporte aéreo comercial, este personal deberá haber adquirido:

- a. al menos tres años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- b. una licencia según la Parte 66, una cualificación del personal de mantenimiento reconocida por el Estado miembro y adecuada para la categoría de la aeronave (en los casos en que la Parte 66 se refiere a las normativas del Estado miembro), o un título aeronáutico o equivalente;
- c. formación adecuada en mantenimiento aeronáutico, y
- d. un cargo con las debidas responsabilidades dentro de la organización aprobada.

Sin perjuicio de lo anterior, el requisito que figura en M.B.902 b)2 puede sustituirse por cuatro años adicionales de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad que se sumen a los ya exigidos en el apartado 2 de la letra b) y en la letra a) de M.B.902.

- c) La autoridad competente deberá mantener un registro de todo el personal de revisión de la aeronavegabilidad, que deberá incluir pormenores sobre toda cualificación adecuada, junto con un resumen de la experiencia y formación pertinente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- d) La autoridad competente deberá tener acceso a los datos pertinentes especificados en M.A.305, M.A.306 y M.A.401 para la realización de la revisión de la aeronavegabilidad.
- e) El personal que efectúe la revisión de la aeronavegabilidad expedirá el Formulario 15a después de superarse satisfactoriamente dicha revisión.

44) Los apartados 5.1 y 5.2 del Apéndice I «Acuerdo de mantenimiento de la aeronavegabilidad» se sustituyen en los siguientes términos:

5.1. Obligaciones de la organización aprobada:

1. Tener el tipo de aeronave en el ámbito de aplicación de su aprobación.
2. Respetar las condiciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave que se enumeran a continuación:
 - Crear un programa de mantenimiento para la aeronave que incluya cualquier programa de fiabilidad desarrollado, si procede.
 - Exponer las tareas de mantenimiento (en el programa de mantenimiento) que pueden llevarse a cabo de conformidad con la letra c) de M.A.803.
 - Tramitar la aprobación del programa de mantenimiento de la aeronave.
 - Remitir al propietario una copia del programa de mantenimiento una vez que éste haya sido aprobado.
 - Organizar una inspección de transición con el programa de mantenimiento anterior de la aeronave.
 - Asegurarse de que todo el mantenimiento lo realice una organización de mantenimiento aprobada.
 - Encargarse de que se respeten todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables.
 - Garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado, durante las revisiones de la aeronavegabilidad o que haya notificado el propietario sean corregidos por una organización de mantenimiento aprobada.
 - Coordinar el mantenimiento programado, la aplicación de directivas de aeronavegabilidad, la sustitución de piezas con vida útil limitada y los requisitos de inspección de elementos.
 - Informar al propietario cada vez que la aeronave deba llevarse a una organización de mantenimiento aprobada.
 - Encargarse de la gestión de todos los registros técnicos.
 - Archivar todos los registros técnicos.
3. Tramitar la aprobación de todas y cada una de las modificaciones que se realicen en la aeronave de acuerdo con la Parte 21 antes de llevarse a cabo.
4. Tramitar la aprobación de todas y cada una de las reparaciones de la aeronave de acuerdo con la Parte 21 antes de llevarse a cabo.

5. Informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que el propietario no presente la aeronave a la organización de mantenimiento aprobada tal y como solicite la organización aprobada.
6. Informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que no se haya respetado el presente acuerdo.
7. Llevar a cabo la revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave cuando sea necesario y expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad o la recomendación a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula.
En relación con todos los globos aerostáticos y cualquier otra aeronave con una masa máxima de despegue de 2730 kg o inferior, y no destinada al transporte aéreo comercial, la recomendación sólo podrá emitirse para la importación de una aeronave de conformidad con la Parte 21 y M.A.904.
8. Enviar en el plazo de 10 días una copia de cualquier certificado de revisión de la aeronavegabilidad expedido o prorrogado a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula.
9. Elaborar todos los informes de sucesos requeridos por las normativas aplicables.
10. Informar a las autoridades competentes del Estado miembro de matrícula cada vez que el presente acuerdo sea denunciado por alguna de las partes.

5.2. Obligaciones del propietario:

1. Tener un conocimiento general del programa de mantenimiento aprobado.
2. Tener un conocimiento general de la Parte M.
3. Presentar la aeronave a la organización de mantenimiento aprobada acordada con la organización aprobada en el momento designado por la organización aprobada.
4. No modificar la aeronave sin consultar antes a la organización aprobada.
5. Informar a la organización aprobada de todos los trabajos de mantenimiento llevados a cabo de forma excepcional sin el conocimiento y control de la organización aprobada.
6. Informar a la organización aprobada, mediante el libro de vuelo, de todos los defectos encontrados durante las operaciones.
7. Informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que el presente acuerdo sea denunciado por alguna de las partes.
8. Informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula y a la organización aprobada cada vez que se venda la aeronave.
9. Elaborar todos los informes de sucesos requeridos por las normativas aplicables.
10. Informar periódicamente a la organización aprobada sobre las horas de vuelo de la aeronave y sobre cualesquiera otros datos de uso, según se haya acordado con dicha organización.
11. Incluir el certificado de aptitud para el servicio en los libros de vuelo, tal como se indica en M.A.803 d), cuando se lleve a cabo el mantenimiento correspondiente al piloto-propietario sin exceder los límites de la lista de tareas de mantenimiento según se recoge en el programa de mantenimiento aprobado (M.A.803 c)).
12. Informar a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada conforme a la Subparte G de M.A. en un plazo máximo de 30 días después de que se haya concluido cualquier tarea de mantenimiento correspondiente al piloto-propietario de conformidad con la letra de M.A.305 a).

45) En la casilla 13 del apartado 2. CUMPLIMENTACIÓN DEL CERTIFICADO DE APTITUD POR EL EMISOR que figura en el Apéndice II «Formulario EASA 1», el texto «Referencia a la aprobación en virtud de la Subparte F de M.A.» se sustituye por «La declaración del certificado de aptitud para el servicio en virtud de M.A.613».

46) La casilla 19 del apartado 2. CUMPLIMENTACIÓN DEL CERTIFICADO DE APTITUD POR EL EMISOR que figura en el Apéndice II «Formulario EASA 1» se sustituye en los siguientes términos:

Casilla 19 Para todas las actividades de mantenimiento realizadas por organizaciones de mantenimiento aprobadas en virtud de la Subparte F de M.A., habrá que marcar el recuadro «otra normativa especificada en la casilla 13» y realizar la declaración del certificado de aptitud para el servicio en la casilla 13.

La siguiente declaración del certificado de aptitud para el servicio conforme a M.A.613 se incluirá en la casilla 13:

«Certifica que, salvo que se especifique otra cosa en la presente casilla, el trabajo señalado en la casilla 12 y descrito en la presente casilla se ha realizado de conformidad con los requisitos de la Subparte F de la Parte M y, en lo que concierne a dicho trabajo, el elemento se considera apto para el servicio. NO ES UNA CERTIFICACIÓN DE APTITUD DE CONFORMIDAD CON LA PARTE 145.»

La declaración de certificación «salvo que se especifique otra cosa en la presente casilla» tiene por objeto resolver las siguientes situaciones:

- a) Casos en los que no haya sido posible completar el mantenimiento.
- b) Casos en los que el mantenimiento se haya desviado del estándar exigido en la Parte M.
- c) Casos en los que el mantenimiento se haya realizado de acuerdo con requisitos ajenos a la Parte M. En este supuesto, en la casilla 13 deberá especificarse la normativa nacional aplicable.

Sea cual sea el caso o combinación de casos, deberán especificarse en la casilla 13.

- 47) En el Formulario 15b del Apéndice III «Certificado de revisión de la aeronavegabilidad», las casillas relativas a la primera y segunda prórrogas se sustituyen en los siguientes términos:

Primera prórroga: La aeronave ha permanecido en un entorno controlado de conformidad con M.A.901 durante el último año. La aeronave se considera aeronavegable en el momento de su expedición.

Fecha de expedición: Fecha de vencimiento:

Firmado: N° de autorización:

Nombre de la empresa: Referencia de aprobación:

Segunda prórroga: La aeronave ha permanecido en un entorno controlado de conformidad con M.A.901 durante el último año. La aeronave se considera aeronavegable en el momento de su expedición.

Fecha de expedición: Fecha de vencimiento:

Firmado: N° de autorización:

Nombre de la empresa: Referencia de aprobación:

- 48) En el Formulario 15b del Apéndice III «Certificado de revisión de la aeronavegabilidad», la referencia al «Reglamento (CE) n° 1592/2002» se sustituye por el «Reglamento (CE) n° 216/2008».

- 49) En el Formulario 15a del Apéndice III «Certificado de revisión de la aeronavegabilidad», la referencia al «Reglamento (CE) n° 1592/2002» se sustituye por el «Reglamento (CE) n° 216/2008».

- 50) En el Formulario 15a del Apéndice III «Certificado de revisión de la aeronavegabilidad», la frase «se considera en condiciones de aeronavegabilidad en el momento de su expedición» se sustituye por «se considera en condiciones de aeronavegabilidad en el momento de la revisión».

- 51) Al final del Formulario 15a del Apéndice III «Certificado de revisión de la aeronavegabilidad», se añaden dos casillas relativas a la primera y segunda prórrogas con el contenido siguiente:

Primera prórroga: La aeronave ha permanecido en un entorno controlado de conformidad con M.A.901 durante el último año. La aeronave se considera aeronavegable en el momento de su expedición.

Fecha de expedición: Fecha de vencimiento:

Firmado:Nº de autorización:
Nombre de la empresa:Referencia de aprobación:

Segunda prórroga: La aeronave no realiza transporte aéreo comercial y ha permanecido en un entorno controlado de conformidad con M.A.901 durante el último año. La aeronave se considera aeronavegable en el momento de su expedición.

Fecha de expedición:Fecha de vencimiento:
Firmado: Nº de autorización:
Nombre de la empresa: Referencia de aprobación:

52) En el Apéndice IV «Habilitaciones de aprobación», los apartados 4 y 5 se sustituyen en los siguientes términos:

4. Una habilitación de clase de categoría A significa que la organización de mantenimiento aprobada en virtud de la Subparte F de M.A. puede realizar tareas de mantenimiento en la aeronave y en cualquier elemento (incluidos los motores y unidades de potencia auxiliares), de acuerdo con los datos de mantenimiento de la aeronave o si así lo ha acordado específicamente la autoridad competente con arreglo a los datos de mantenimiento de elementos, únicamente mientras tales elementos estén montados en la aeronave. No obstante, dicha organización de categoría A de conformidad con la Subparte F de M.A. podrá retirar temporalmente un elemento para el mantenimiento, a fin de mejorar el acceso a dicho elemento, a menos que su retirada haga necesario un mantenimiento adicional que difiera de lo dispuesto en este párrafo, siempre que se cumpla un procedimiento de supervisión establecido en el manual de la organización de mantenimiento que sea aceptable para el Estado miembro. La sección de limitaciones especificará el alcance del mantenimiento y, por lo tanto, el alcance de la aprobación.
5. Una habilitación de clase de categoría B significa que la organización de mantenimiento aprobada en virtud de la subparte F de M.A. puede realizar tareas de mantenimiento en el motor o unidad de potencia auxiliar (APU) cuando éstos no estén instalados y en los elementos del motor o unidad de potencia auxiliar (APU), de acuerdo con los datos de mantenimiento del motor o unidad de potencia auxiliar, o si así lo ha acordado específicamente la autoridad competente con arreglo a los datos de mantenimiento de elementos, únicamente cuando éstos estén montados en dicho motor o unidad de potencia auxiliar. No obstante, dicha organización de categoría B de conformidad con la Subparte F de M.A. podrá retirar temporalmente un elemento para el mantenimiento, a fin de mejorar el acceso a dicho elemento, a menos que su retirada haga necesario un mantenimiento adicional que difiera de lo dispuesto en este párrafo. La sección de limitaciones especificará el alcance del mantenimiento y, por lo tanto, el alcance de la aprobación. Una organización de mantenimiento aprobada en virtud de la subparte F de M.A. con una habilitación de clase de categoría B también podrá realizar tareas de mantenimiento en un motor instalado durante actividades de mantenimiento, siempre que se cumpla un procedimiento de supervisión establecido en el manual de la organización de mantenimiento y aceptable para el Estado miembro. El alcance de los trabajos establecido en el manual debe reflejar estas actividades cuando las permita el Estado miembro.

53) El Apéndice VI «Certificado de aprobación de la organización de gestión de la aeronavegabilidad aprobada en virtud de la Subparte G de la Sección A de la Parte M» se sustituye en los siguientes términos:

Apéndice VI

Certificado de aprobación de la organización de gestión de la aeronavegabilidad aprobada en virtud de la Subparte G de la Sección A de la Parte M

ESTADO MIEMBRO*

Estado miembro de la Unión Europea**

CERTIFICADO DE APROBACIÓN

REFERENCIA: *XX.MG.XXX (ref. AOC XX.XXX)*

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

[NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA]

es una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada en virtud de la Subparte G de la Sección A de la Parte M para gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave que figura en la lista de aprobación adjunta, y para emitir recomendaciones o certificados de revisión de la aeronavegabilidad tras haberse realizado una revisión de aeronavegabilidad según lo dispuesto en M.A.710:

CONDICIONES

1. La presente aprobación se limita a lo especificado en la sección «alcance de la aprobación» de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada en virtud de la Subparte G de la Sección A de la Parte M.
2. La presente aprobación requiere el cumplimiento de los procedimientos especificados en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada en virtud de la Parte M.
3. La presente aprobación será válida siempre que la organización aprobada de mantenimiento de la aeronavegabilidad cumpla lo establecido en la Parte M.
4. La presente aprobación será válida, por tiempo indefinido, sujeta al cumplimiento de las condiciones antes indicadas, a menos que se haya renunciado a ella, o sea sustituida, suspendida o revocada.

Si este formulario también se emplea para titulares de Certificado de operador aéreo (AOC, en sus siglas en inglés), el número de dicho certificado deberá añadirse a la referencia, y las condiciones 4 y posteriores deberán sustituirse por las siguientes condiciones adicionales:

5. La presente aprobación no constituye una autorización para operar los tipos de aeronave enumerados anteriormente. La autorización para operar la aeronave es el Certificado de operador aéreo (AOC).
6. Cuando la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad subcontrate de conformidad con su sistema de calidad el servicio de una o varias organizaciones, la presente aprobación será válida siempre que dicha organización u organizaciones cumplan las obligaciones contractuales aplicables.
7. El vencimiento, la suspensión o la revocación del AOC invalida automáticamente la presente aprobación con relación a los registros de las aeronaves que figuran en el AOC, a menos que la autoridad competente establezca explícitamente lo contrario.
8. La presente aprobación será válida, por tiempo indefinido, sujeta al cumplimiento de las condiciones antes indicadas, a menos que se haya renunciado a ella, o sea sustituida, suspendida o revocada.

Fecha de expedición del original:

Firma:

Fecha de la presente revisión:

Revisión nº:

Por la autoridad competente:

Página _ de _

«*No miembro de la UE o AESA, según proceda/**Táchese si no es miembro de la UE o AESA.»

Lista de aprobación

Nombre de la organización: [NOMBRE DE LA EMPRESA]

Referencia:

Tipo/serie/grupo de aeronave	Revisión de la aeronavegabilidad aprobada	Organización u organizaciones que trabajan según el sistema de calidad
	Sí	
	No	

Esta lista de aprobación se limita a lo especificado en la sección sobre el alcance de la aprobación de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad que se menciona en la Subparte G de la Sección A de la Parte M.

Referencia a la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad:

Fecha de expedición del original:

Firma:

Fecha de la presente revisión:

Revisión nº:

Por la autoridad competente:

Página _ de _

Formulario EASA 14

54) En el Apéndice VII «Tareas complejas de mantenimiento», la primera frase se sustituye en los siguientes términos:

Los siguientes trabajos se consideran tareas complejas de mantenimiento de acuerdo con el apartado 3 de la letra d) de M.A.502, el apartado 2 de la letra b) de M.A.801 y la letra c) de M.A.801:

55) En el Apéndice VII «Tareas complejas de mantenimiento», se añaden los puntos siguientes:

3. La realización de los siguientes trabajos de mantenimiento en un motor de pistón:
 - a) Desmontaje y posterior montaje de un motor de pistón cuando el propósito no sea ninguno de los siguientes:
 - i) Obtener acceso a las piezas pistón-cilindro.
 - ii) Retirar la cubierta de accesorios trasera a fin de examinar y/o recambiar las piezas de la bomba de aceite, en los casos en que no sea necesario retirar ni volver a montar los engranajes internos.
 - b) Desmontaje y posterior montaje de los engranajes reductores.
 - c) Soldadura y soldadura fuerte de juntas, que no sean reparaciones de soldadura de menor importancia realizadas a las unidades de escape por parte de un soldador debidamente aprobado o autorizado a excepción, no obstante, del recambio de elementos.
 - d) La alteración de partes individuales de unidades suministradas como unidades que han sido sometidas a un ensayo en puesto fijo, a excepción del recambio o ajuste de piezas que suelen poder recambiarse o ajustarse mientras están en funcionamiento.
4. El equilibrado de una hélice, a excepción de
 - a) la certificación de equilibrado estático en los casos en que la requiera el manual de mantenimiento;
 - b) el equilibrado dinámico en las hélices instaladas mediante el uso de equipo de equilibrado electrónico en los casos en que lo permitan el manual de mantenimiento u otros datos aprobados de aeronavegabilidad.
5. Cualquier otra tarea adicional que requiera
 - a) herramientas, equipos o instalaciones especializados, o
 - b) procedimientos de coordinación considerables debido a la larga duración de las tareas y a la participación de varias personas.

56) El Apéndice VIII «Tareas de mantenimiento que puede efectuar el piloto-propietario» se sustituye en los siguientes términos:

Apéndice VIII

Tareas de mantenimiento que puede efectuar el piloto-propietario

Además de los requisitos que figuran en la Parte M, han de cumplirse los siguientes principios básicos antes de efectuar cualquier tarea de mantenimiento con arreglo a lo dispuesto para el mantenimiento que puede efectuar el piloto-propietario.

Competencias y responsabilidades

- 1 El piloto-propietario siempre es responsable de todas las tareas de mantenimiento que realice.
- 2 Antes de efectuar cualquier tarea de mantenimiento, el piloto-propietario debe estar seguro de tener las competencias necesarias para realizar dicha tarea. Los pilotos-propietarios tienen la responsabilidad de familiarizarse con las prácticas de mantenimiento estándar para sus aeronaves y con el programa de mantenimiento de dichas aeronaves. Si el piloto-propietario no reúne las competencias necesarias para efectuar la tarea, ésta no podrá ser realizada por dicho piloto-propietario.

- 3 El piloto-propietario (o la organización aprobada conforme a la Subparte G de M.A. que éste haya contratado) tiene la responsabilidad de identificar las tareas que puede efectuar el piloto-propietario conforme a estos principios básicos en el programa de mantenimiento y de garantizar que el documento se actualice de forma oportuna.
- 4 La aprobación del programa de mantenimiento de la aeronave debe efectuarse de conformidad con M.A.302.

Tareas

El piloto-propietario podrá realizar inspecciones u operaciones visuales sencillas para comprobar las condiciones generales, los daños patentes y el funcionamiento normal de la estructura, los motores, los sistemas y los elementos de la aeronave.

Las tareas de mantenimiento no serán efectuadas por el piloto-propietario cuando la tarea en cuestión:

- 1 revista una importancia fundamental para la seguridad, cuya realización incorrecta afecte gravemente a la aeronavegabilidad de la aeronave o sea una tarea de mantenimiento dedicada a la seguridad del vuelo según figura en la letra a) de M.A.402;
- 2 requiera la retirada de elementos o piezas principales;
- 3 se lleve a cabo de conformidad con una directiva de aeronavegabilidad o un elemento de limitación de la aeronavegabilidad, a menos que éstos lo permitan de forma específica;
- 4 requiera el uso de herramientas especiales y calibradas (excepto llave de ajuste dinamométrica y útil de engaste);
- 5 requiera el uso de equipos de prueba o examen especial (por ejemplo, ensayo no destructivo, exámenes de sistema o pruebas de funcionamiento para el equipo electrónico de la aeronave);
- 6 se componga de inspecciones especiales no programadas (por ejemplo, control de aterrizaje violento);
- 7 concierna a sistemas fundamentales para las operaciones de las reglas de vuelo por instrumentos;
- 8 figure en el Apéndice VII o sea una tarea de mantenimiento de elementos conforme a M.A.502.

Los criterios enumerados arriba no pueden verse invalidados por instrucciones menos restrictivas emitidas de conformidad con «M.A.302d) Programa de mantenimiento».

Cualquier tarea descrita en el manual de vuelo de la aeronave como encaminada a preparar la aeronave para el vuelo (por ejemplo: montar las alas de un planeador o el prevuelo) se considerará como una tarea del piloto y no como una tarea de mantenimiento que puede efectuar el piloto-propietario, y, por tanto, no requiere un certificado de aptitud para el servicio.

Realización de las tareas de mantenimiento que puede efectuar el piloto-propietario y registros

Los datos de mantenimiento conforme a M.A.401 deben estar siempre disponibles durante la realización del mantenimiento correspondiente al piloto-propietario y son de obligado cumplimiento. Los detalles de los datos a los que se haga referencia en la realización del mantenimiento correspondiente al piloto-propietario deben incluirse en el certificado de aptitud para el servicio de conformidad con la letra d) de M.A.803.

El piloto-propietario debe informar a la organización de gestión de la aeronavegabilidad aprobada en virtud de la Subparte G de M.A. (si procede) en un plazo que no ha de superar los 30 días siguientes a que se haya completado la tarea de mantenimiento correspondiente al piloto-propietario de conformidad con la letra a) de M.A.305.

Artículo 3

El Anexo II (Parte 145) del Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión queda modificado de la siguiente manera:

- 1) En el Apéndice II «Sistema de clases y habilitaciones de aprobaciones de organizaciones», los apartados 4 y 5 se sustituyen en los siguientes términos:
 4. Una habilitación de clase de categoría A significa que la organización de mantenimiento aprobada en virtud de la Parte 145 puede realizar tareas de mantenimiento en la aeronave y en cualquier elemento (incluidos los motores y unidades de potencia auxiliares), de acuerdo con los datos de mantenimiento de la aeronave o si así lo ha acordado específicamente la autoridad competente con arreglo a los datos de mantenimiento de elementos, únicamente mientras tales elementos estén montados en la aeronave. No obstante, dicha organización de categoría A de conformidad con la Parte 145 podrá retirar temporalmente un elemento para el mantenimiento, a fin de mejorar el acceso a dicho elemento, a menos que su retirada haga necesario un mantenimiento adicional que difiera de lo dispuesto en este párrafo, siempre que se cumpla un procedimiento de supervisión establecido en el manual de la organización de mantenimiento que sea aceptable para el Estado miembro. La sección de limitaciones especificará el alcance del mantenimiento y, por lo tanto, el alcance de la aprobación.
 5. Una habilitación de clase de categoría B significa que la organización de mantenimiento aprobada en virtud de la Parte 145 puede realizar tareas de mantenimiento en el motor o unidad de potencia auxiliar cuando éstos no estén instalados y en los elementos del motor o unidad de potencia auxiliar, de acuerdo con los datos de mantenimiento del motor o unidad de potencia auxiliar, o si así lo ha acordado específicamente la autoridad competente con arreglo a los datos de mantenimiento de elementos, únicamente cuando éstos estén montados en dicho motor o unidad de potencia auxiliar. No obstante, dicha organización de categoría B de conformidad con la Parte 145 podrá retirar temporalmente un elemento para el mantenimiento, a fin de mejorar el acceso a dicho elemento, a menos que su retirada haga necesario un mantenimiento adicional que difiera de lo dispuesto en este párrafo. La sección de limitaciones especificará el alcance del mantenimiento y, por lo tanto, el alcance de la aprobación. Una organización de mantenimiento aprobada en virtud de la Parte 145 con una habilitación de clase de categoría B también podrá realizar tareas de mantenimiento en un motor instalado durante actividades de mantenimiento siempre que se cumpla un procedimiento de supervisión establecido en el manual de la organización de mantenimiento y aceptable para el Estado miembro. El alcance de los trabajos establecido en el manual debe reflejar estas actividades cuando las permita el Estado miembro.

Artículo 4 *Entrada en vigor*

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas,

Por la Comisión

Miembro de la Comisión