



**DICTAMEN Nº 06/2008**

**DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA**

**de 10 de octubre de 2008**

**sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción**

**Y**

**sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y productos, componentes y equipos aeronáuticos y sobre la aprobación de organizaciones y personal que participan en dichas tareas**

***«Certificado de aptitud para el servicio – Formulario EASA 1»***

## I. Generalidades

1. El objeto del presente Dictamen es proponer a la Comisión que modifique:
  - el Anexo (Parte 21) del Reglamento (CE) n° 1702/2003<sup>1</sup> de la Comisión (en lo sucesivo la «Parte 21») y, en particular, su Apéndice 1, Formulario EASA 1 – Certificado de aptitud para el servicio;
  - el Anexo I del Reglamento (CE) n° 2042/2003<sup>2</sup> de la Comisión (en lo sucesivo la «Parte M») y, en particular, su Apéndice II, Formulario EASA 1, y;
  - el Anexo II del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión (en lo sucesivo la «Parte 145») y, en particular, su Apéndice I, Formulario EASA 1.
2. El Dictamen se ha adoptado siguiendo el procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea («la Agencia»)<sup>3</sup>, de conformidad con lo establecido en el artículo 19 del Reglamento (CE) n° 216/2008<sup>4</sup> (en lo sucesivo, el «Reglamento de base»).

## II. Consulta

3. El 12 de septiembre de 2007 se publicó en el sitio web de la Agencia la notificación de propuesta de enmienda (NPA, por sus siglas en inglés) 2007-13<sup>5</sup> que contenía el proyecto de dictamen sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifican la Parte 21, la Parte M y la Parte 145.
4. Hasta la fecha de cierre, el 12 de diciembre de 2007, la Agencia recibió 171 comentarios de 25 autoridades nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas.
5. Se acusó recibo de todos los comentarios recibidos y se incorporaron éstos a un Documento de respuesta (CRD, por sus siglas en inglés), que se publicó en el sitio web de la Agencia el 24 de julio de 2008. Este CRD contiene una lista de todas las personas y organizaciones que aportaron sus comentarios, así como las respuestas de la Agencia.
6. Hasta el 25 de septiembre de 2008, se recibieron cuatro reacciones al CRD, procedentes de dos autores de comentarios.

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción, (DO 2003 L 243, p. 6). DO L 243 de 27.9.2003, p. 6. Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 287/2008, de 28 de marzo de 2008 (DO L 87 de 29.3.2008, p. 3).

<sup>2</sup> Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y productos, componentes y equipos aeronáuticos y sobre la aprobación de organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 315 de 28.11.2003, p. 1). Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 376/2007 de la Comisión (DO L 94 de 4.4.2007, p. 18).

<sup>3</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 13.6.2007.

<sup>4</sup> Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79, de 19.3.2008, p. 1).

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

Las reacciones relacionadas con los medios aceptables de cumplimiento y con la documentación orientativa, que no constituyen el tema del presente Dictamen, se abordarán más adelante, en la correspondiente Decisión de la Agencia de modificación de tales documentos. Las reacciones relacionadas con el objeto del presente Dictamen (propuestas de modificación de los Reglamentos de aplicación) se comentan a continuación.

Una de las reacciones propone que se mantengan las instrucciones de cumplimentación actuales en lo que respecta a la casilla 4 del Formulario 1 «Nombre y domicilio de la organización aprobada». En las nuevas instrucciones que se proponen en el presente Dictamen no se exige la adición de un segundo domicilio en caso de que en el certificado de aprobación de la organización no se indique el lugar de fabricación. Es lo que puede ocurrir, por ejemplo, cuando los componentes son producidos por un proveedor. La Agencia no está de acuerdo con la propuesta, por el motivo que se expone seguidamente. La eliminación del segundo domicilio en la casilla 4 se debatió con amplitud en las reuniones del grupo de redacción. Este grupo llegó a la conclusión de que basta con el nombre y el domicilio de la organización aprobada para identificar a la organización responsable de la emisión del Formulario EASA 1 y para garantizar la trazabilidad de los componentes y equipos. La Agencia está de acuerdo con esta conclusión.

Una segunda reacción propone que se modifique el «Certificado de aptitud para el servicio de un componente» M.A.802 para dejar claro que el Formulario EASA 1 no constituye una autorización para la instalación. La Agencia no está de acuerdo con esta modificación, toda vez que el Formulario 1 ya incluye en su Nota una aclaración en tal sentido, dentro del apartado «Responsabilidades del usuario/instalador».

La última reacción se refiere a la eliminación de la casilla 9, «Elegibilidad», del Formulario EASA 1 y recomienda que se mantenga tal cual pero que se marque como «reservada», a fin de limitar los problemas derivados de la reenumeración de las demás casillas. Esta cuestión también se debatió con amplitud en las reuniones del grupo de redacción, en las que la industria y las autoridades de todo el mundo decidieron por amplio consenso eliminar la casilla 9. De mantenerse esta casilla, se generaría cierta ambigüedad entre la versión del Formulario EASA 1 en vigor y la nueva versión, las cuales parecerían similares pese a corresponderles instrucciones de cumplimentación distintas. Además, durante la fase de consulta pública del NPA no se recibieron comentarios críticos en relación con este punto. La Agencia entiende que se debe eliminar la casilla 9.

Un examen ulterior realizado por la Agencia reveló ciertas incoherencias textuales de importancia menor entre el Apéndice I de la Parte 21, el Apéndice II de la Parte M y el Apéndice I de la Parte 145, a cuya corrección se ha procedido.

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

7. El presente Dictamen tiene como objeto la modificación del certificado de aptitud para el servicio (en lo sucesivo, «Formulario EASA 1») y de las instrucciones de cumplimentación incluidas en la Parte 21, la Parte M y la Parte 145. Seguidamente se expone el contenido de los cambios.
8. En la actualidad están armonizados el contenido y el formato de diversos certificados de aptitud para el servicio existentes (por ejemplo, el Formulario EASA 1, el Formulario 8103-3 de la *Federal Aviation Administration* [FAA], el Formulario de *Transport Canada* 24-0078 y el Formulario brasileño SEGVOO 003). Sin embargo, al no haberse armonizado las instrucciones de cumplimentación correspondientes, se han dado distintas interpretaciones de determinada

información incluida en ellos, con las consiguientes dificultades para la aceptación de los mismos.

9. Desde la última revisión se han ido acumulando, asimismo, diversos problemas y cuestiones relativos a estos certificados de aptitud para el servicio. Por consiguiente, la EASA, la FAA, *Transport Canada* y otras autoridades de aviación han procedido a revisar tanto los correspondientes certificados como su uso y las instrucciones relativas a ellos. He aquí algunos aspectos concretos que se han abordado:
  - La clara distinción entre el uso del Formulario EASA 1 en relación con componentes nuevos (fabricación) y el uso en relación con componentes usados (mantenimiento);
  - La armonización de las instrucciones de cumplimentación con otras autoridades de aviación, sin perjuicio de reconocer que determinadas condiciones sólo se aplicarán de manera unilateral;
  - El uso del Formulario EASA 1 electrónico;
  - El control de las copias del Formulario EASA 1;
  - La necesidad de la casilla 9, «Elegibilidad».
10. En esta línea, y con objeto de lograr un elevado grado de armonización con esas otras autoridades, así como la aceptación mundial del certificado de aptitud para el servicio, la EASA creó un grupo de redacción. Este grupo cooperó con la *Global Manufacturing Initiative* (GMI), de la que forman parte representantes de las autoridades y la industria aeronáutica extraeuropeas. Dicha cooperación se plasmó en una propuesta relativa al contenido general del formulario, a su formato, a sus instrucciones de cumplimentación y a los criterios de aceptación para el uso voluntario de certificados de aptitud para el servicio electrónicos. Esa propuesta se empleó como base de la NPA 2007-13 de la EASA y del proyecto de Orden 8130.21 de la FAA. Se prevé que otras autoridades de aviación empleen como base esa misma propuesta cuando procedan a modificar su normativa. La consulta pública relativa al NPA de la EASA y la consulta interna relativa a la Orden de la FAA dieron lugar a la aportación de comentarios que fueron analizados por el grupo de redacción de la EASA y por la FAA. Así pues, el Formulario EASA 1 y las instrucciones de cumplimentación que se recogen en el CRD 2007-13 reflejan un elevado grado de armonización, en concordancia con los objetivos de esta iniciativa.
11. Para conseguir una aplicación suave de las modificaciones propuestas en el presente Dictamen, la Agencia propone un periodo transitorio de un año a partir de la entrada en vigor de las modificaciones pertinentes de los Reglamentos de aplicación. Durante ese periodo podrán utilizarse tanto la versión vigente del Formulario EASA 1 como la nueva. Los formularios EASA 1 que se expidan una vez finalizado dicho periodo deberán adecuarse a las nuevas normas. Las dos versiones del Formulario EASA que se emitan antes de la expiración del periodo transitorio seguirán siendo válidas, en cuanto a la Parte 21A.307, la Parte M.A.501 y la Parte 145.A.42, para la instalación de los artículos amparados por el Formulario.
12. El presente Dictamen versa únicamente sobre las modificaciones que la Agencia propone en los Reglamentos de la Comisión aplicables (Parte 21, Parte M y Parte 145). La Agencia publicará los medios aceptables de cumplimiento (AMC, por sus siglas en inglés) y la documentación orientativa (GM, por sus siglas en inglés), tal como se especifican en la NPA 2007-13 y en el CRD, una vez que la Comisión haya adoptado las modificaciones citadas de los Reglamentos de aplicación. La Agencia considera que los AMC y la GM son importantes para la mejor comprensión de las modificaciones propuestas.
13. El Anexo I del Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión y, en concreto, el Apéndice II, Formulario EASA 1, de la Parte M se adecuan a las modificaciones de

las instrucciones de cumplimentación del Formulario propuestas en el Dictamen 02/2008.

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

##### 14. Finalidad y efecto pretendido

La finalidad del presente Dictamen es:

- Introducir un Formulario EASA 1 y unas instrucciones de cumplimentación que sean más claros que los actuales y que consigan un elevado nivel de armonización con el certificado de aptitud para el servicio tal como va a ser modificado por la FAA. Cabe prever que otras autoridades de aviación introduzcan modificaciones similares en sus certificados de aptitud para el servicio, lo que entrañará una mejora de la armonización a escala mundial.
- Eliminar la casilla 9, que contiene la información sobre la elegibilidad de los artículos declarados aptos para el servicio incluidos en un Formulario EASA 1. La eliminación de dicha información supondrá la supresión de posibles incoherencias con los datos relativos a instalaciones aprobadas.
- Eliminar la redacción concreta de las instrucciones de cumplimentación el Formulario que pueda obstaculizar la utilización de un Formulario EASA 1 electrónico.

##### 15. Magnitud del asunto y sectores afectados

En la mayoría de los sistemas normativos para la autorización de los componentes y equipos de aviación se utilizan el Formulario EASA 1 y los certificados de aptitud para el servicio equivalentes. Este formulario es empleado por millares de organizaciones de producción y mantenimiento en todo el mundo. Así pues, se verían afectadas las autoridades de aviación, las organizaciones de producción y las organizaciones de mantenimiento.

##### 16. Opciones

Las opciones identificadas consisten en mantener los requisitos y el Formulario EASA 1 vigentes, o en tratar de elevar el nivel de armonización mundial mediante la modificación de dicho Formulario, tal como se propone.

##### 17. Impacto

Una mayor armonización de los certificados de aptitud para el servicio entre los diferentes sistemas normativos se considera beneficiosa para garantizar la comprensión común del uso y el significado de los datos incluidos en ellos. Es de prever que la modificación del Formulario EASA 1 que se propone, junto a la mejora de las instrucciones de cumplimentación para facilitar su comprensión, tenga un impacto económico positivo considerable, al evitar el rechazo o el bloqueo innecesarios de artículos certificados de conformidad con el marco jurídico vigente. También es de prever que tenga un impacto positivo en el ámbito de la seguridad, al reducir la posibilidad de informaciones ambiguas o contradictorias. Tendrá asimismo un impacto económico positivo el intercambio electrónico de datos del Formulario EASA 1, debido a la reducción de los costes de gestión y del tiempo empleado en labores de administración.

Colonia, 10 de octubre de 2008

P. GOUDOU  
Director Ejecutivo