



Dictamen nº 06/2010

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

de 29 de noviembre de 2010

sobre la oportunidad de modificar el Reglamento (CE) nº 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

«Parte 145 Conformidad simple y múltiple»

I. Consideraciones generales

1. La finalidad del presente Dictamen es aclarar la posición de la Agencia sobre la oportunidad de modificar el Reglamento (CE) n° 2042/2003¹ de la Comisión en relación con la cuestión de la «Parte 145 Conformidad simple y múltiple». Las razones de esta actividad normativa se explican a continuación.
2. El presente Dictamen se ha adoptado siguiendo el procedimiento establecido por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (la Agencia)², de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 del Reglamento (CE) n° 216/2008³ (el Reglamento básico).
3. El apartado 145.A.50(a) del anexo II del Reglamento (CE) n° 2042/2003 dice lo siguiente: «El personal certificador debidamente autorizado expedirá un certificado de aptitud para el servicio en nombre de la organización cuando se haya verificado que la organización ha realizado correctamente todo el mantenimiento solicitado de conformidad con los procedimientos establecidos en el punto 145.A.70, teniendo en cuenta la disponibilidad y utilización de los datos de mantenimiento especificados en el punto 145.A.45, y que no existen disconformidades conocidas que puedan poner en peligro la seguridad de vuelo».

Además, el apartado 145.A.50(b) dice que «se expedirá un certificado de aptitud para el servicio previo al vuelo en el momento de finalizarse cualquier programa de mantenimiento».

El texto del apartado 145.A.50(b) admite las dos interpretaciones siguientes:

- **Interpretación 1:** Debe haber un único certificado de aptitud para el servicio que comprenda todo el mantenimiento realizado antes del vuelo [dado que el apartado 145.A.50(b) dice que «se expedirá un certificado de aptitud para el servicio...»].
 - **Interpretación 2:** El mantenimiento realizado antes del vuelo puede dividirse en tantos elementos como se considere oportuno [dado que el apartado 145.A.50(b) dice «(...en el momento de finalizarse cualquier programa de mantenimiento)], y por cada uno de esos elementos de mantenimiento se expedirá un certificado de aptitud para el servicio.
4. Esta ambigüedad del Reglamento ha dado lugar a que surjan en Europa distintas maneras de certificar la aptitud de una aeronave, como la conformidad simple, la conformidad múltiple y

¹ Reglamento (CE) n° 2042/2003 de 20 de noviembre de 2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 315 de 28.11.2003, p. 1), modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 962/2010 de la Comisión, de 26 de octubre de 2010 (DO L 281 de 27.10.2010, p. 78).

² Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa. EASA MB 08-2007 de 11.06.2007 («Procedimiento normativo»).

³ Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1). Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 (DO L 309 de 24.11.2009, p. 51).

variaciones o combinaciones de ambas, cada una con sus propias ventajas y desventajas, que cabe resumir de la forma siguiente:

- **Conformidad simple:** El certificado de aptitud para el servicio de una aeronave es expedido por una sola persona después de una o varias acciones de mantenimiento, que reciben el correspondiente visto bueno de las personas autorizadas.
 - Ventajas:
 - El piloto recibe una única certificación de conformidad que le indica que se ha llevado a cabo todo el mantenimiento ordenado por el operador.
 - Si se ha realizado debidamente, debería garantizar que se han coordinado correctamente todas las acciones de mantenimiento.
 - Desventajas:
 - Implica que la persona que firma el certificado único de aptitud para el servicio (y su organización) debe tener en su ámbito de trabajo/autorización todas las tareas comprendidas en esta certificación.
 - Sobre esa persona recae la plena responsabilidad de todas las acciones de mantenimiento.
 - Es muy difícil de llevar a la práctica cuando una acción de mantenimiento implica a varias organizaciones de mantenimiento.
- **Conformidad múltiple:** Se expiden varios certificados de aptitud para el servicio, cada uno de ellos relativo a determinadas tareas de mantenimiento.
 - Ventajas:
 - Cada organización y cada certificador sólo asume la responsabilidad de las tareas de mantenimiento que ha realizado o certificado.
 - Desventajas:
 - El piloto recibe varios certificados de aptitud para el servicio, de modo que resulta más difícil verificar que se ha llevado a cabo todo el mantenimiento ordenado por el operador.
 - No recogen claramente las actividades de coordinación necesarias entre los distintos certificadores o entre diferentes organizaciones.

5. Con el fin de abordar estas cuestiones, la Agencia creó una tarea normativa (145.012) y se constituyó un grupo de trabajo integrado por representantes de las autoridades, asociaciones de personal de mantenimiento de aeronaves, representantes del sector y expertos de la EASA.

6. La misión de este grupo está especificada en el correspondiente mandato, publicado en el sitio web de la Agencia en la página:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Este documento dice lo siguiente:

«En Europa coexisten dos sistemas de certificación de aptitud para el servicio: la conformidad simple y las conformidades múltiples. Esto puede crear malentendidos y quizá problemas de seguridad. Por tanto, el sector y las autoridades de aviación nacionales han solicitado que se aclare esta cuestión para que quede un único sistema, a ser posible».

7. Sin embargo, el trabajo realizado durante la tarea 145.012 llevó a la conclusión de que no era razonable conservar sólo uno de estos sistemas, porque cada uno de ellos tiene sus propias ventajas y desventajas. Era mejor crear un sistema que aprovechara las ventajas de ambos sistemas y que, al mismo tiempo, fuera flexible para el operador y para las organizaciones de mantenimiento. Este sistema debe garantizar y notificar con claridad al piloto que todas las tareas se han realizado y coordinado debidamente, establecer una clara línea de responsabilidades y permitir prácticas habituales como certificar la conformidad del mantenimiento si se detectan defectos (por ejemplo, en un END) o si se deja la aeronave en una configuración no aprobada (por ejemplo, tras el desmontaje de un motor con fines de conservación).

Todo ello, complementado con medios aceptables de cumplimiento y materiales orientativos (AMC/GM) suficientes, debería asegurar un mayor grado de armonización en la aplicación y una mejora de la seguridad.

II. Consulta

8. Sobre la base de las propuestas elaboradas por el grupo de trabajo, la Agencia aprobó el aviso de propuesta de modificación NPA 2007-09 el 28 de junio de 2007 y lo publicó en su sitio web en la página: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. En la fecha de cierre de 28 de octubre de 2007 (al finalizar el mes de prórroga sobre los tres meses de plazo previstos inicialmente para la consulta), la Agencia había recibido 242 comentarios de autoridades de aviación nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas.
10. Los comentarios recibidos al amparo de la consulta externa del NPA mostraron una notable preocupación por parte de las autoridades nacionales y de las partes interesadas por la complejidad y las implicaciones del concepto propuesto en el NPA.
11. Con el fin de responder a estas inquietudes, se constituyó un grupo de revisión, formado por los miembros del grupo de trabajo encargado de elaborar el NPA y por un experto del Departamento de Normalización de la EASA y un experto sectorial en representación de las Aerolíneas Regionales Europeas (ERA). El objetivo era preparar el correspondiente documento de respuesta a comentarios (CRD).
12. Después de revisar los comentarios, el grupo de revisión decidió simplificar notablemente el concepto propuesto, manteniendo los objetivos de la tarea. Los cambios realizados pueden resumirse de la forma siguiente:
 - a. El concepto propuesto en el NPA, basado en la expedición de tres certificados diferentes [certificado de conformidad del mantenimiento (MRC), certificado de conformidad del mantenimiento en base (BMRC) y certificado de aptitud para el servicio (CRS)], se sustituyó por un concepto mucho más simplificado, basado en la expedición de uno o varios certificados de aptitud para el servicio y un certificado final de aptitud para el servicio. En concreto:
 1. Certificados de aptitud para el servicio (CRS):
 - Eran expedidos por cada una de las organizaciones de la Parte 145 que habían participado en una acción de mantenimiento.

- Su finalidad era certificar el mantenimiento realizado por esa organización y, en consecuencia, debían ser expedidos por personal certificador con las categorías de licencia adecuadas y con las debidas habilitaciones de tipo o de grupo.
- La organización de la Subparte G de la Parte M (CAMO) podía decidir si prefería utilizar un registro técnico donde se consignase la conformidad de cada tarea o un registro técnico donde se diese el visto bueno a las tareas y después se consignase su conformidad en bloque.
- Se podían expedir aunque se detectasen disconformidades (por ejemplo, que se detectasen grietas en un END realizado por una organización provista de la habilitación D1) o aunque se dejase la aeronave en condiciones que no hicieran posible la aeronavegabilidad (por ejemplo, que la orden de trabajo exigiera desmontar los motores con fines de conservación), siempre que ello se registrase debidamente en el CRS y se notificase a la CAMO.

No obstante, todas estas disconformidades o configuraciones no aprobadas tendrían que ser finalmente rectificadas o debidamente aplazadas, con el correspondiente CRS.

- El personal certificador asumiría la plena responsabilidad del mantenimiento y de los elementos aplazados recogidos en el certificado de aptitud para el servicio que hubiera expedido.

2. Certificado definitivo de aptitud para el servicio (CRS final):

- Era expedido por la organización de la Parte 145 que hubiera sido designada por la CAMO para tal fin.
 - Su finalidad era certificar y notificar al piloto que se había llevado a cabo todo el mantenimiento ordenado por la CAMO o se había aplazado debidamente. Sin embargo, no servía de certificación del mantenimiento realizado ni de certificación de los elementos aplazados, ya que para esto servía el CRS correspondiente previamente descrito. Por esta razón, por ejemplo, un certificador B1 provisto de la habilitación de tipo o de grupo apropiada podía expedir un CRS final que comprendiese el mantenimiento de línea o en base.
 - En consecuencia, el certificador que expedía el CRS final confiaba plenamente en el CRS expedido por cada una de las organizaciones de la Parte 145 y en la coordinación realizada con arreglo a los procedimientos establecidos por la CAMO y con arreglo a las condiciones del contrato entre la CAMO y la organización de la Parte 145.
- b. La declaración de certificación incluida en el CRS y en el CRS final era idéntica a la establecida en la norma actual.
- c. El GM 145.A.50 introducido en el NPA con el fin de describir mejor el proceso de certificación y con el fin de aportar ejemplos de registros técnicos se había eliminado por las razones siguientes:
1. El nuevo sistema propuesto era mucho más sencillo, lo que hacía innecesaria la orientación sobre el proceso de certificación.
 2. Los ejemplos de registros técnicos se habían introducido ahora en forma de material AMC en la Parte M (responsabilidad del operador), en el apartado AMC

M.A.306(a). Además, el AMC 145.A.50 incorporaba ahora orientaciones para la organización de la Parte 145 acerca de la forma de cumplimentar el registro técnico del operador.

- d. Se eliminó el concepto de organización de mantenimiento primaria (PMO), que se había introducido en el NPA. En su lugar, en los apartados M.A.708(b)7 y AMC M.A.708(b)7 se hizo hincapié en que la responsabilidad de la coordinación seguía siendo de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Así se aclaró igualmente en el AMC M.A.306(a)3.
 - e. En el apartado AMC M.A.306(a)3 se aclaró que, si bien la expedición de un certificado definitivo de aptitud para el servicio por una organización de la Parte 145 certificaba que se había llevado a cabo todo el mantenimiento ordenado por la CAMO o se había aplazado debidamente, esto no implicaba necesariamente que la aeronave estuviera en condiciones de aeronavegabilidad en ese momento. La CAMO seguía siendo responsable de la aeronavegabilidad de la aeronave y de verificar que se cumplieren todos los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad antes de que se iniciase un vuelo. Ésta era la finalidad de la declaración de mantenimiento exigida por el apartado M.A.306(a)3.
 - f. Los cambios propuestos en el apartado 145.A.55 «Registros de mantenimiento» del NPA fueron suprimidos, ya que se había simplificado el proceso de certificación y se había eliminado la PMO.
 - g. Con el fin de dar tiempo suficiente a las partes interesadas afectadas y a las autoridades competentes, se propuso aplazar la entrada en vigor un año a partir de la publicación del nuevo Reglamento en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
13. Estos cambios propuestos y las respuestas a todos los comentarios recibidos durante la consulta externa del NPA fueron publicados por la Agencia en el CRD 2007-09 el 5 de agosto de 2010. Este CRD está disponible en el sitio web de la Agencia en la página:
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. Tras la publicación del CRD 2007-09, la Agencia organizó un seminario en Colonia el 30 de septiembre de 2010, con el fin de explicar su contenido y ayudar a las partes interesadas a entender la propuesta antes de presentar sus reacciones. Los comentarios recibidos durante este seminario incluyen los siguientes:
- Algunas autoridades competentes solicitaron una prórroga del período de reacción al CRD a fin de tener más tiempo para reflexionar sobre la información recibida en el seminario. La Agencia acordó prorrogar tres semanas el período de reacción normal de dos meses, hasta el 26 de octubre de 2010.
 - Varias autoridades competentes, organizaciones de mantenimiento y asociaciones de aerolíneas seguían oponiéndose al concepto propuesto, principalmente en lo referente al CRS final, que entendían como un traspaso de responsabilidades del operador/CAMO a la organización de la Parte 145.
 - Quedó claro que hace falta seguir trabajando para aclarar las responsabilidades del operador/CAMO, que es un aspecto que la Agencia tiene en cuenta para una futura acción normativa (tarea M.029, que está previsto iniciar en 2011).
15. Tras la consulta externa del CRD 2007-09, que finalizó el 26 de octubre de 2010, la Agencia recibió reacciones de:

- 5 autoridades competentes: Ministerio de Transportes de Austria, AAC de Dinamarca, AAC de los Países Bajos, AAC de Suecia y AAC del Reino Unido.
- 11 organizaciones y asociaciones: Aerlyper, Internacional de Ingenieros Aeronáuticos (AEI), Asociación Neerlandesa de Técnicos de Aviación (NVLTA), Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), Asociación de Ingenieros Aeronáuticos con Licencia (ALAE, Reino Unido), Baines Simmons Limited, Asociación Internacional de Chárteres Aéreos (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Unión Noruega de Ingenieros con Licencia (NFO) y Transavia.com.
- 89 particulares (en su mayoría personal de mantenimiento con licencia).

Estas reacciones se reflejan con detalle en el anexo.

III. Contenido del Dictamen de la Agencia

a. Consideraciones políticas

16. El presente Dictamen tiene en cuenta todo lo posible las ideas aportadas por muchas partes interesadas y autoridades nacionales que participaron en la consulta y reaccionaron al CRD.
17. En este punto, la Agencia desea señalar que los comentarios recibidos desde la comunidad de personal de mantenimiento de aeronaves y titulares de licencias de mantenimiento de aeronaves (tanto de asociaciones como de particulares) son claramente favorables a la propuesta del CRD.
18. Sin embargo, aunque el número de partes interesadas y autoridades competentes que han realizado comentarios negativos a la propuesta del CRD se ha reducido notablemente en relación con el NPA, estos comentarios revelan (véase el anexo incluido en el presente Dictamen) que las siguientes partes interesadas y autoridades competentes todavía mantienen importantes desacuerdos con la propuesta:
 - Autoridades competentes: AAC del Reino Unido, AAC de los Países Bajos, AAC de Dinamarca, AAC de Suecia y Ministerio de Transportes de Austria.
 - Asociaciones de aerolíneas: Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA) y Asociación Internacional de Chárteres Aéreos (IACA).
 - Aerolíneas individuales: Transavia.com.
 - Organizaciones de mantenimiento: KLM Engineering & Maintenance y Nayak Aircraft Service NL.
 - Organizaciones de formación/consultoría: Baines & Simmons Limited.
 - Un número reducido de particulares.
19. Estos comentarios resaltan las siguientes dudas principales:
 - Se cree que la tarea no está debidamente justificada desde el punto de vista de la seguridad y que no es necesaria.
 - Se cree que tiene un impacto importante en el sector debido a la necesidad de modificar procedimientos y documentos y a la necesidad de impartir formación.

- Se cree que algunas responsabilidades de la CAMO (principalmente la función de coordinación y la expedición del CRS final) se han traspasado a la organización de mantenimiento. Además, se cuestiona la utilidad del CRS final.
 - Se han desarrollado diferentes procedimientos para el mantenimiento de línea y el mantenimiento en base.
 - Todavía hace falta aclarar la Parte M, en particular:
 - Las responsabilidades y procedimientos de la CAMO.
 - La expedición, actualización y distribución de la «declaración de mantenimiento».
 - Las diferencias entre un CRS, un CRS final y una «declaración de mantenimiento» y su relación con el mantenimiento y las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave.
20. La Agencia es de la opinión —contrariamente a lo que han manifestado algunas partes interesadas y autoridades competentes— de que es posible adoptar una acción normativa para mejorar la seguridad aunque no haya registros de accidentes directamente relacionados con un aspecto en concreto. La acción normativa no sólo se rige por los accidentes: también se puede poner en marcha cuando la información recibida de las partes interesadas y de las autoridades competentes revela que hay interpretaciones muy diferentes de los mismos requisitos, en muchos casos contrarias a la intención del regulador. Así ocurre a todas luces cuando la reglamentación es ambigua o se carece de material orientativo.
21. En el caso concreto de esta tarea, tal como se indica en el mandato, se inició a petición de las partes interesadas y de las autoridades competentes. Además, los comentarios recibidos durante la fase de consulta del NPA y del CRD, los comentarios recibidos durante el seminario celebrado el 30 de septiembre de 2010 y las conversaciones mantenidas entre la Agencia y las autoridades competentes durante las últimas conferencias de normalización han demostrado a la Agencia que todavía quedan muchos aspectos que se malinterpretan, así como ámbitos donde la reglamentación puede no ser totalmente coherente o precisa en relación con la Parte 145 y las responsabilidades de la CAMO y en relación con la responsabilidad del personal certificador sobre la conformidad del mantenimiento.
22. Además, la Agencia ha tenido conocimiento del Boletín 9/2010 de la AAIB (Departamento de Investigación de Accidentes Aéreos del Reino Unido) relacionado con un grave incidente que afectó a un Boeing 737, matrícula G-EZJK, el 12 de enero de 2009. Este incidente ocurrió durante el proceso de devolución de una aeronave que anteriormente estaba en arriendo, y donde el operador y su proveedor de mantenimiento en base habían formalizado varios contratos con terceros para realizar y supervisar el mantenimiento en paquetes de trabajo separados. Entre las recomendaciones de seguridad que figuran en este Boletín de la AAIB, la Recomendación de Seguridad 2010-072 recomienda a la Agencia que revise las normas y orientaciones incluidas en la OPS 1, en la Parte M y en la Parte 145, con el fin de asegurar que traten adecuadamente los acuerdos de mantenimiento y operación por subcontratas multinivel complejas. Además, resalta la necesidad de evaluar toda la estructura organizativa, los medios de contacto, los procedimientos, las funciones, las responsabilidades y la cualificación y competencia del personal clave en todos los niveles de la subcontrata.
23. Esto ha venido a reforzar la opinión de la Agencia de que era y sigue siendo necesaria una acción normativa en este ámbito.

24. La Agencia también considera que cualquier acción normativa tiene un impacto, que debe reducirse en la medida de lo posible. La necesidad de modificar procedimientos y documentos o de impartir formación es un hecho común a casi cualquier cambio de la normativa, pero este impacto debe estar compensado por los beneficios de la acción normativa.
25. En relación con esta tarea, la Agencia mantiene la opinión de que el texto propuesto en el CRD ofrece las siguientes ventajas:
- Clara línea de responsabilidades:
 - Certificación de mantenimiento (CRS): Con la expedición del CRS, cada organización de la Parte 145 certifica y es responsable de su propio trabajo, incluso en aquellos casos en que el trabajo es incompleto o deja la aeronave en condiciones que no permiten la aeronavegabilidad. Esto puede detallarse todavía más, para que cada certificador certifique su propio trabajo (su propio CRS).
 - Entrega definitiva de la aeronave (CRS final) al piloto:
 - Sólo en relación con el mantenimiento ordenado por la CAMO.
 - Se basa en la certificación de mantenimiento realizada con el CRS.
 - La CAMO sigue siendo responsable de la aeronavegabilidad de la aeronave y de la definición de los procedimientos de coordinación.
 - Es posible certificar el trabajo aunque se detecten disconformidades (por ejemplo, si se detectan grietas en un END realizado por una organización provista de la habilitación D1) o aunque se deje la aeronave en condiciones que no permiten la aeronavegabilidad (por ejemplo, que la orden de trabajo requiera el desmontaje de los motores con fines de conservación).
 - El piloto recibe una única certificación de conformidad (CRS final) que le indica que se ha llevado a cabo todo el mantenimiento ordenado por el operador.
 - Si se ha realizado debidamente, debería garantizar que se han coordinado correctamente todas las acciones de mantenimiento.
26. Además, la Agencia propuso medidas transitorias en el CRD para reducir su impacto para las partes interesadas y las autoridades competentes.

b. Conclusiones

27. Por tanto, la Agencia es de la opinión de que hace falta una acción normativa para resolver el problema de la conformidad simple y múltiple y que la propuesta del CRD cumplía ese objetivo. No obstante, la Agencia también reconoce —teniendo en cuenta los comentarios recibidos— que su propuesta puede requerir ciertas mejoras. Además, la Recomendación de Seguridad 2010-072 emitida por la AAIB en su Boletín 9/2010 demuestra que esta tarea puede ser insuficiente para resolver algunos de los problemas planteados. De hecho, en la propuesta no se tratan las responsabilidades de la CAMO y su relación con la aeronavegabilidad de la aeronave. Es necesario aclarar este extremo. Sin embargo, está previsto tratar el tema de las responsabilidades de la CAMO en la tarea M.029 incluida en el programa de reglamentación que está previsto iniciar en 2011. En consecuencia, la Agencia ha decidido fusionar estas dos actividades, que están interrelacionadas.

28. En consecuencia, el Dictamen final de la Agencia es el siguiente:

- **Cerrar la tarea 145.012 sin proponer modificación alguna de la normativa vigente o de los materiales AMC/GM en estos momentos.**
- **De acuerdo con la Recomendación de Seguridad 2010-072 incluida en el Boletín 9/2010 de la AAIB, aprovechar el trabajo realizado en la tarea 145.012 y ampliar el alcance de la tarea M.029, que está previsto iniciar en 2011, con el fin de abordar de forma simultánea:**
 - **las responsabilidades de las CAMO y de las organizaciones de la Parte 145, y**
 - **los procedimientos de mantenimiento, coordinación, certificación de aptitud de las aeronaves y determinación de la aeronavegabilidad.**

IV. Evaluación de impacto de la reglamentación

29. Dado que el presente Dictamen no propone modificación alguna de la normativa vigente ni de los AMC/GM, no acarrea ningún impacto.

Colonia, 29 de noviembre de 2010

P. GOUDOU
Director Ejecutivo

ANEXO: Reacciones al CRD 2007-09**Reacciones favorables a las modificaciones propuestas:**

- (1) **La Internacional de Ingenieros Aeronáuticos (AEI), la Asociación Neerlandesa de Técnicos de Aviación (NFLT), la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos con Licencia (ALAE, Reino Unido), la Unión Noruega de Ingenieros con Licencia (NFO), y 75 de los 89 particulares (en su mayoría personal de mantenimiento con licencia)** están a favor del contenido del texto propuesto en el CRD 2007-09 por las razones siguientes:
- La propuesta elimina las ambigüedades de la normativa actual y promueve la armonización de los procedimientos de certificación, que es especialmente necesaria dada la actual tendencia a incrementar la subcontratación y el mantenimiento por terceros.
 - La propuesta define claramente las responsabilidades.
 - La propuesta no interfiere con las responsabilidades de supervisión de la CAMO.
 - La tripulación de vuelo tiene claro el estado de mantenimiento de la aeronave.
 - La propuesta aumentará la seguridad.

Reacciones que solicitan pequeños cambios en las modificaciones propuestas:

- (2) **La Asociación Neerlandesa de Técnicos de Aviación (NFLT)** plantea, aparte de algunos cambios menores en la redacción del texto, las siguientes propuestas:
- Aclarar en el apartado AMC 145.A.50(b)1 que la expedición de un CRS final implica que la aeronave se considera «apta para el servicio» después del mantenimiento.
 - Que el personal certificador que expida el CRS final debe asegurarse de que todas las reclamaciones de mantenimiento sean resueltas o aplazadas por las personas debidamente autorizadas, en lugar de limitarse a verificar que se ha expedido el CRS correspondiente.
 - Aclarar el significado de la frase «se ha llevado a cabo todo el mantenimiento ordenado por el operador o se ha aplazado debidamente», recogida en el apartado 145.A.50(b).
 - Aclarar el significado del «visto bueno» recogido en el apartado 145.A.65(b)3.
- (3) **La Internacional de Ingenieros Aeronáuticos (AEI), la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos con Licencia (ALAE, Reino Unido) y algunos particulares** solicitan que quede absolutamente claro que los privilegios de la Categoría A no incluyen el «diagnóstico de averías del sistema».

La Agencia señala que esta cuestión se trató en la tarea 66.006 y en el Dictamen nº 05/2009.

- (4) **Aerlyper** solicita que se aclare más la cuestión de las habilitaciones que requieren las organizaciones de mantenimiento y los titulares de licencias de la Parte 66 para expedir el CRS final.
- (5) **Un particular** solicita que la posibilidad de dar conformidad a una «inspección diaria o equivalente» después de la expedición del CRS final se amplíe a las tareas realizadas a intervalos de hasta siete días por MRB/MPD.

Reacciones contrarias a las modificaciones propuestas:

- (6) **La Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA) y KLM Engineering & Maintenance**, aparte de considerar que se debía haber retirado el NPA por entero, rechaza la propuesta del CRD por las razones siguientes:

- La CAMO está en condiciones mucho mejores que la organización de la Parte 145 para cumplir las obligaciones que acarrea la certificación de aptitud de la aeronave.
- Los cambios propuestos son contrarios a los principios acreditados de la norma vigente, ya que traspasa responsabilidades de la CAMO a la organización de la Parte 145.
- El CRS final propuesto contiene declaraciones sobre la existencia de un CRS y sobre la finalización del mantenimiento ordenado por la CAMO y realizado por otras organizaciones de mantenimiento, que consideran que es responsabilidad y privilegio de la CAMO.
- La propuesta no permite que el personal certificador de la Categoría A firme el CRS final si han participado otras personas en el mantenimiento.
- No hay riesgo demostrado para la seguridad y se ha sobrestimado el beneficio para la seguridad, y el cambio es un riesgo durante el periodo de transición.
- Se ha subestimado el impacto económico para las organizaciones de la Parte 145, como la formación y la modificación de procedimientos y del registro técnico.

AEA y KLM proponen que si se demuestra el riesgo percibido en la normativa vigente, la EASA evalúe los procedimientos relacionados con la Parte M y deje la Parte 145 intacta.

- (7) **La Asociación Internacional de Chárteres Aéreos (IACA)** rechaza la propuesta del CRD por las razones siguientes:

- No está de acuerdo con que la falta de normalización del sistema actual pueda causar problemas de seguridad.
- Se sobrestima y no se justifica el efecto positivo de la propuesta para la seguridad.
- El CRS final puede causar problemas de seguridad para las organizaciones y para las autoridades.
- No considera necesario el CRS final porque cree que:
 - Si sólo hay una organización de la Parte 145 trabajando en la aeronave, tiene la opción de expedir un CRS para cada tarea o para un grupo de tareas. En última instancia, la organización de la Parte 145 podría expedir un único CRS relativo a

todos los trabajos que haya realizado y coordinado con arreglo a la orden de trabajo de la CAMO, lo cual no es nada nuevo y está ya generalmente aceptado.

- Si una organización de la Parte 145 ha subcontratado a otras organizaciones de la Parte 145, aquélla puede tomar la decisión de expedir un único CRS relativo a todos los trabajos que haya realizado y coordinado con arreglo a la orden de trabajo de la CAMO, lo cual no es nada nuevo y está ya generalmente aceptado.
- Si la CAMO ha contratado a varias organizaciones de la Parte 145, el CRS final traspasa responsabilidades de la CAMO a la organización de la Parte 145.
- Desde el punto de vista del piloto, el CRS final crea una falsa sensación de que se ha completado el trabajo porque, en cualquier caso, el piloto ha de comprobar si hay declaraciones de mantenimiento relativas a trabajos programados y fuera de las revisiones periódicas, elementos aplazados, etc.
- Habrá un impacto negativo debido a la necesidad de volver a preparar memorias, procedimientos, instrucciones de trabajo, formación, registros técnicos y contratos.
- Habrá un impacto social y cultural en el sector.

La IACA propone lo siguiente:

- Mantener ambas opciones de conformidad simple y múltiple.
- No aplicar el concepto de CRS final.
- Si la EASA sigue considerando necesaria la conformidad simple para el caso de que la CAMO contrate varias organizaciones de la Parte 145, este documento no debería denominarse «CRS», sino «hoja de síntesis».

(8) **Nayak Aircraft Service NL** rechaza la propuesta del CRD por las razones siguientes:

- No considera justificada la tarea y no cree que la propuesta mejore la seguridad del vuelo.
- Se traspasan responsabilidades de la CAMO a la organización contratada de la Parte 145. La responsabilidad del CRS final debe ser de la CAMO.
- El CRS final es un documento administrativo y debería denominarse «declaración de mantenimiento» o «final administrativo».
- El CRS final es obligatorio para todo el mantenimiento de línea y en base, mientras que Nayak cree que debería diferenciarse entre mantenimiento de línea y en base.
- Al igual que el personal certificador de las categorías B y C, el personal certificador de la Categoría A también debería poder expedir un CRS final independientemente del alcance de las tareas, ya que ésta es una tarea administrativa.

Nayak Aircraft Service NL propone retirar por entero los cambios propuestos.

(9) **Transavia** rechaza la propuesta del CRD por las razones siguientes:

- No considera justificada la tarea.
- Se sobrestiman los efectos positivos para la seguridad.
- La propuesta desdibuja las responsabilidades.

- El concepto de CRS final no es necesario para los operadores que sólo contratan una organización de la Parte 145.
- Habrá un impacto negativo debido a la necesidad de preparar nuevos manuales de elaboración de memorias, procedimientos, instrucciones de trabajo, formación, registros técnicos y contratos.
- Habrá un impacto social y cultural en el sector y para las autoridades nacionales.

(10) **Baines Simmons Limited** rechaza la propuesta del CRD por las razones siguientes:

- La propuesta traspasa la responsabilidad de coordinar el mantenimiento de la CAMO a la organización de la Parte 145.
- La propuesta incluye dos tipos de conformidad diferentes (CRS y CRS final) con la misma redacción.
- Existe una evidente ambigüedad en la norma actual entre la Parte M y la Parte 145, donde la organización de mantenimiento «certifica la aptitud de la aeronave para el servicio» en relación con tareas individuales, pero esto no significa necesariamente que la aeronave esté en condiciones de aeronavegabilidad.

Baines Simmons Limited propone lo siguiente:

- La EASA debería dedicar sus esfuerzos a elaborar normas y material AMC para la Parte M con respecto a la «declaración de mantenimiento» del apartado M.A.306(a)3, en especial a la manera en que debe actualizarse y distribuirse oportunamente en relación con cada acción de mantenimiento y no sólo con las acciones de mantenimiento en base.
- La EASA debería desaconsejar a propietarios y operadores la adopción de acuerdos contractuales de mantenimiento complejos, que puedan generar escenarios complicados, donde se presenten al piloto múltiples organizaciones de la Parte 145, sobre todo en el contexto del mantenimiento de línea.
- Si la EASA sigue queriendo que haya dos conformidades diferentes, entonces deberían ser bastante diferentes, distinguiendo entre la «certificación del mantenimiento» y la «aptitud para el servicio».
- Crear una «conformidad del mantenimiento» más adecuada en la Parte 145 y una «aptitud de aeronavegabilidad para el servicio» mejor definida en la Parte M.

(11) **La AAC de los Países Bajos, el Ministerio de Transportes de Austria y Walter Gessky (miembro austriaco del Comité de la EASA)**, aparte de considerar que se debía haber retirado el NPA por completo o que se debía haber limitado al material AMC/GM, rechazan la propuesta del CRD por las razones siguientes:

- Los efectos positivos para la seguridad son muy limitados, mientras que se impone una gran carga burocrática y administrativa para el sector.
- El CRS final desdibuja la actual división de responsabilidades entre las CAMO y las organizaciones de la Parte 145, especialmente en lo que respecta a la coordinación de las actividades de mantenimiento. Las responsabilidades de la CAMO se traspasan a la organización de la Parte 145.

- El CRS final genera una falsa sensación de certidumbre al piloto, ya que éste no siempre sabe (o necesita saber) qué trabajos de mantenimiento se han ordenado.
- En el caso de las aeronaves no utilizadas para el transporte aéreo comercial, la propuesta puede introducir un riesgo de confusión del piloto, sobre todo si el mantenimiento ha sido realizado por organizaciones de mantenimiento de la Parte 145 y de la Subparte F. En ese caso, puede no que siempre haya un CRS final.

La AAC de los Países Bajos, el Ministerio de Transportes de Austria y Walter Gessky proponen no hacer nada.

(12) **La AAC de Dinamarca**, aparte de considerar que se debía haber retirado el NPA por completo que se debía haber limitado al material AMC/GM, rechaza la propuesta del CRD por las razones siguientes:

- La propuesta complica los sistemas actuales en lugar de hacerlos más claros.
- Los efectos positivos para la seguridad son muy limitados, mientras que se impone una gran carga burocrática y administrativa para el sector. Se obliga a elaborar nuevos procedimientos y documentos y a acometer una inmensa tarea de implantación en las organizaciones.
- El CRS final desdibuja la actual división de responsabilidades entre las CAMO y las organizaciones de la Parte 145, especialmente en lo que respecta a la coordinación de las actividades de mantenimiento. Las responsabilidades de la CAMO se traspasan a la organización de la Parte 145.
- El CRS puede dar al piloto la impresión de que la aeronave es apta para volar, sin saber que tiene que haber un CRS final.

La AAC de Dinamarca propone revisar únicamente el material AMC/GM existente para aclarar la interpretación de un CRS.

(13) **La AAC de Suecia** rechaza la propuesta del CRD por las razones siguientes:

- La propuesta convierte el concepto de aptitud para el servicio en un problema mayor del que es actualmente, más complicado y con diferentes versiones.
- Todos los operadores deben desarrollar su sistema de registros técnicos y su certificación de mantenimiento (CRS), aunque no utilicen más que una organización de mantenimiento cada vez.
- Todos los operadores deben modificar su sistema de registros técnicos porque unos pocos han desarrollado otra cosa.
- Todas las organizaciones de mantenimiento deben desarrollar procedimientos y formar a su personal. Esto genera costes sin aumentar la seguridad.
- Si algunas CAMO o algunos operadores desean utilizar más de una organización de mantenimiento en una misma acción de mantenimiento, deben asumir toda la responsabilidad. Hay margen suficiente en el régimen jurídico actual para disponer la utilización de más de una organización de mantenimiento en una misma acción.
- El «concepto de responsabilidades» de la CAMO y de la organización de la Parte 145 perderá la claridad que tiene ahora. Se destruirá el «concepto de orden de trabajo clara».

- Será difícil que la organización de la Parte 145 designada se ocupe de la coordinación porque no tendrá acceso al resto de contratos de mantenimiento.
- La mayor parte del personal certificador tendrá que firmar muchas veces de forma innecesaria, generando confusión acerca de qué está firmando. Se desdibujará la importancia y la intención de la firma.
- Las organizaciones de la Parte 145 que trabajen tanto con aeronaves de transporte aéreo comercial como con aeronaves no destinadas a este fin deberán contar con dos sistemas para certificar el mantenimiento.
- ¿Cómo serán las responsabilidades de coordinación cuando una CAMO «independiente» tenga un contrato con un operador que cumpla los términos del apartado M.A.201(i) y este operador tenga contratos con organizaciones de mantenimiento de la Parte 145 y de la Subparte F?
- ¿Cómo se realizará la certificación del mantenimiento cuando un operador que cumpla el apartado M.A.201(i) —que utilice un sistema de registros técnicos con CRS y con CRS final— tenga contratos con organizaciones de mantenimiento de la Parte 145 y de la Subparte F?

La AAC de Suecia propone que se aclaren las responsabilidades de la CAMO o del operador en el apartado M.A.708.

(14) **La AAC del Reino Unido** se opone a la propuesta del CRD por las siguientes razones:

- La AAC del Reino Unido no ha detectado ningún problema de seguridad concreto en este ámbito que requiera una actuación de la Agencia.
- La propuesta complica las prácticas de trabajo de las organizaciones de la Parte 145, generando burocracia innecesaria y una ventaja de seguridad indefinida.
- Complica las relaciones y desdibuja las responsabilidades entre la CAMO y la organización de la Parte 145 contratada.
- La declaración para el CRS final no debe ser un CRS conforme al apartado 145.A.50, ya que es una tarea administrativa que no se ajusta a la definición de mantenimiento establecida en el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 2042/2003.
- La propuesta no permite que el personal certificador de la Categoría A firme el CRS final si han participado otras personas en el mantenimiento. La AAC del Reino Unido propone separar al mantenimiento de línea programado y la simple rectificación de defectos, permitiendo en tal caso que el CRS final sea expedido por personal certificador de la Categoría A, aunque el trabajo haya sido realizado por otras personas.
- La AAC del Reino Unido no es partidaria de que una organización que disponga de habilitación B, C o D que realice trabajos en una aeronave pueda expedir un CRS para toda esa aeronave, y cree que debería utilizarse el Formulario 1.
- Los ejemplos de registro técnico incluidos en el apartado AMC 145.A.50 no son lo suficientemente precisos, ya que no contienen —por ejemplo— referencias a detalles de elementos seriados. Esto puede dar pie a pensar que los campos incluidos en los ejemplos son suficientes.

(15) **Un particular** rechaza la propuesta del CRD por las razones siguientes:

- La propuesta incluye dos tipos de conformidad diferentes (CRS y CRS final) con la misma redacción.
- La persona que firma el CRS final no asume la responsabilidad de los trabajos comprendidos por otro CRS.
- Esta persona considera incoherente que se permita firmar la inspección diaria posterior al CRS final sin expedir otro CRS final.

Esta persona propone una de las dos opciones siguientes:

- Eliminar el CRS final y sustituirlo por una declaración en el registro técnico al efecto de que el mantenimiento ha sido realizado o aplazado por personas provistas de la debida licencia/autorización/aprobación y que la aeronave está en condiciones de seguridad para el vuelo. Debería ser suficiente la declaración CRS simple con dos firmas (B1 y B2).
- Si se mantiene el CRS final, entonces debería contar con dos firmas (B1 y B2) para certificar y asumir la responsabilidad de todas las tareas.

Esta persona también propone que participe personal certificador B2 en la certificación de la inspección diaria.

(16) **Dos particulares** rechazan la propuesta del CRD por las razones siguientes:

- La propuesta favorece a los operadores a costa de la seguridad, ya que permite la subcontratación adicional del mantenimiento.
- Esta subcontratación favorece la existencia de organizaciones de mantenimiento especializadas en determinados trabajos, de modo que su personal certificador tiene dificultades para adquirir conocimientos y experiencia sobre toda la aeronave, lo cual es necesario para obtener una licencia.

(17) **Un particular** expresa su disconformidad con el hecho de que el CRS final pueda ser expedido por una sola persona, aunque esa persona no haya recibido información alguna sobre el mantenimiento realizado y aunque parte del trabajo quede fuera del ámbito de su licencia.

(18) **Un particular** expresa la opinión de que la propuesta del CRD no es necesaria porque todos sus aspectos están ya previstos y desarrollados hasta tal punto de que se trata de prácticas empresariales habituales del sector.

(19) **Un particular** comenta que la propuesta exime de responsabilidad a las personas encargadas del mantenimiento de la aeronave.

Otras reacciones:

- (20) **La Asociación Neerlandesa de Técnicos de Aviación (NFLT)** pregunta si la propuesta del CRD ya incluye la ampliación de los privilegios B2 (NPA 2007-07) en el apartado 66.A.20, punto 3.

La Agencia señala que el CRD no ha incluido este cambio porque todavía no ha sido aprobado formalmente por la Comisión. La ampliación de los privilegios B2 forma parte del proceso de adopción del Dictamen nº 05/2009.

- (21) **Un particular** solicita que la AAC del Reino Unido vuelva a imponer el examen oral completo para obtener la licencia de mantenimiento de aeronaves.

La Agencia señala que esto no es posible en virtud de la actual normativa de la UE.

- (22) **Un particular** remite por error un comentario a este CRD 2007-09 relacionado con el NPA 2010-09 acerca de los términos «contratación» y «subcontratación».

- (23) **Un particular comenta lo siguiente:**

- Está a favor de armonizar el procedimiento de conformidad de la aeronave.
- Está a favor del concepto de conformidad múltiple, ya que hace recaer la responsabilidad exclusivamente sobre la persona que certifica el trabajo.
- Menciona que el concepto de conformidad simple favorece que se expida un CRS sin ver o saber qué se ha hecho en la aeronave, especialmente en trabajos amplios y complejos, y favorece además que el mantenimiento sea realizado por personal no cualificado.
- Es completamente contrario a la práctica de que muchos trabajos reciban el visto bueno de personas autorizadas por la empresa que carezcan de licencia.