



**DICTAMEN N° 06/2012**

**DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA**

**de 27 de noviembre de 2012**

**sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el 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**

**y**

**sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 965/2012 de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo**

**«Concordancia del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión con el Reglamento (CE) n° 216/2008 y con el requisito contemplado en el Anexo 6 de la OACI sobre los principios de factores humanos que deben observarse en el diseño y aplicación del programa de mantenimiento de aeronaves»**

## Resumen ejecutivo

La adopción del Reglamento de base ha creado la necesidad de revisar el Reglamento (CE) nº 2042/2003, que contiene las disposiciones de aplicación para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, con el fin de verificar la coherencia entre ambos reglamentos y garantizar que el Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión contiene los medios adecuados para aplicar los requisitos esenciales establecidos en el Reglamento de base.

El presente Dictamen contiene modificaciones de las disposiciones de aplicación para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en un Estado miembro de la UE (Parte-M) y un nuevo conjunto de requisitos para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en un tercer país y utilizadas por operadores de la UE (Parte-T). Por otra parte, el presente Dictamen incluye también modificaciones del Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, sobre Operaciones aéreas.

Las modificaciones de la Parte-M están relacionadas con:

- la sustitución del concepto «grandes aeronaves» por el concepto «aeronaves motopropulsadas complejas»; y
- la introducción de los requisitos para las operaciones con fines comerciales. A este respecto, la Agencia reconoce la posición del Grupo estratégico europeo para la seguridad de la aviación general y el hecho de que las acciones recomendadas en su documento de estrategia puede influir en el contenido del presente Dictamen.

Los requisitos que figuran en la Parte-T tienen el objetivo de garantizar que el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en terceros países operadas por operadores de la UE o por operadores con domicilio en la UE cumple con los requisitos esenciales del Reglamento de base. Las características principales de esta nueva Parte-T son las siguientes:

- Los requisitos de la Parte-T sólo se aplican a aeronaves matriculadas en terceros países y utilizadas:
  - por operadores que requieren un certificado en virtud de la Parte-ORO o la Parte-ORA; salvo las aeronaves utilizadas en virtud de un arrendamiento con tripulación o un acuerdo de código compartido, o bien
  - en, desde o hacia la UE por operadores establecidos o domiciliados en la UE.
- Los requisitos de la Parte-T son para cada aeronave en particular, aparte de los requisitos del Estado de matrícula.

Las modificaciones del Reglamento (UE) nº 965/2012 sobre Operaciones aéreas son necesarias para garantizar la coherencia con los cambios de la Parte-M y la Parte-T. En particular, estas modificaciones afectan a:

- las disposiciones para el arrendamiento sin tripulación de aeronaves matriculadas en terceros países que figuran tanto en ARO.OPS.100 como en ORO.AOC.110; y
- el contenido de la declaración de NCC establecido en el Apéndice I de la Parte-ORO.

## I. Consideraciones generales

1. El objeto del presente Dictamen es proponer a la Comisión que modifique el Reglamento (CE) nº 2042/2003<sup>1</sup> y el Reglamento (UE) nº 965/2012<sup>2</sup> de la Comisión, sobre Operaciones aéreas. El ámbito de la presente actividad reguladora ha sido definido en los Términos de referencia (ToR) RMT.0244 MDM.047 y se describe con mayor detalle a continuación.
2. El presente Dictamen se ha adoptado con arreglo al procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en adelante, la «Agencia»)<sup>3</sup>, de conformidad con las disposiciones del Artículo 19 del Reglamento (CE) nº 216/2008<sup>4</sup> (en adelante, el «Reglamento de base»).
3. En la disposición propuesta se ha tenido en cuenta el desarrollo de la Unión Europea y la legislación internacional (OACI), así como la armonización con las normas de otras autoridades pertenecientes a los socios principales de la Unión Europea, tal y como se establece en los objetivos del Artículo 2 del Reglamento de base.

## II. Consulta

4. El 10 de agosto de 2010 se publicó en el sitio web de la Agencia el anuncio de propuesta de modificaciones (NPA) 2010-10<sup>5</sup>, que contenía el proyecto de dictamen sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión.
5. Hasta la fecha de cierre (10 de diciembre de 2010), la Agencia recibió 131 comentarios de 34 autoridades nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas.
6. El NPA 2010-10 abordaba cuatro cuestiones diferentes:
  - Cuestión 1: La modificación del Reglamento (CE) nº 2042/2003 para que coincida con los requisitos adicionales de mantenimiento de la aeronavegabilidad expuestos en el Reglamento de base para aeronaves motopropulsadas complejas.
  - Cuestión 2: La modificación del Reglamento (CE) nº 2042/2003 para que coincida con los requisitos adicionales de mantenimiento de la aeronavegabilidad expuestos en el Reglamento de base para operaciones con fines comerciales.
  - Cuestión 3: La modificación del Reglamento (CE) nº 2042/2003 para incluir los requisitos para las aeronaves mencionadas en el Artículo 4(1)(c) del Reglamento de base.

---

<sup>1</sup> 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 las organizaciones y el personal que participa en dichas tareas (DO L 315, 28/11/2003, p. 1). Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (UE) nº 593/2012 de la Comisión, de 5 de julio de 2012 (DO L 176, 06/07/2012, p. 38).

<sup>2</sup> Reglamento (UE) nº 965/2012 de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. (DO L 296 de 25/10/2012, p. 1-148)

<sup>3</sup> Decisión 01-2012 del Consejo de Administración de la AESA, de 13 de marzo de 2012, por la que se modifica y sustituye la Decisión 08-2007 del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para publicar dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa («Procedimiento normativo»).

<sup>4</sup> Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se derogan la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79, de 19/03/2008, p. 1).

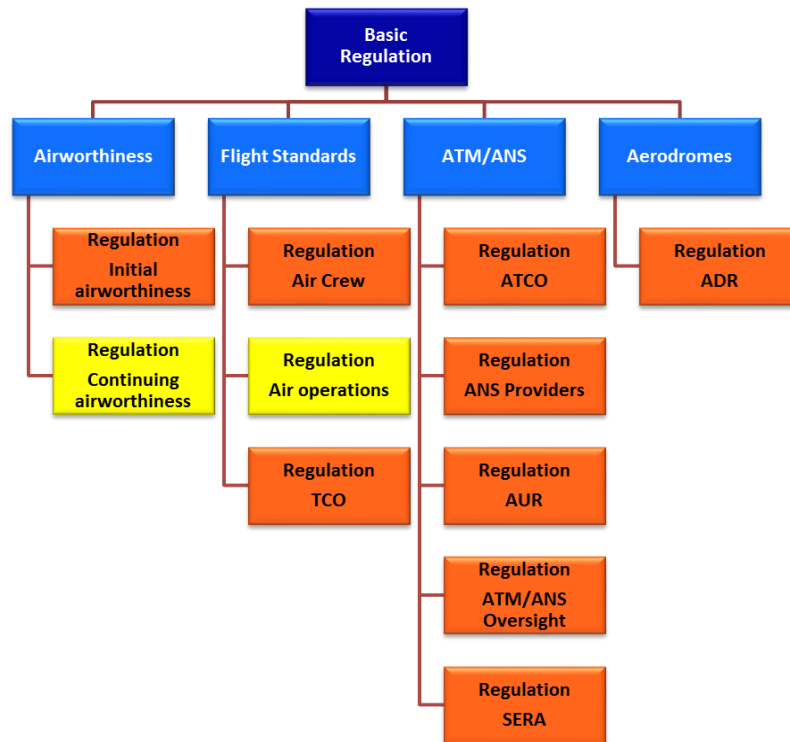
<sup>5</sup> Véanse los archivos sobre reglamentación en [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

- Cuestión 4: La modificación del Reglamento (CE) nº 2042/2003 para incluir los requisitos sobre los principios relativos a los factores humanos que deben observarse en el diseño y aplicación del programa de mantenimiento de aeronaves.
7. Todos los comentarios recibidos se han admitido e incorporado en dos documentos de respuesta a los comentarios (CRD):
- El CRD-1 responde a los comentarios relacionados con las cuestiones 1, 2 y 4.
  - El CRD-2 responde a los comentarios relacionados con la cuestión 3.
8. El CRD-1 se publicó en el sitio web de la Agencia el 15 de diciembre de 2011, y el CRD-2 se publicó el 20 de marzo de 2012. Estos CRD contienen una lista de todas las personas y/u organizaciones que han proporcionado comentarios y las respuestas de la Agencia.

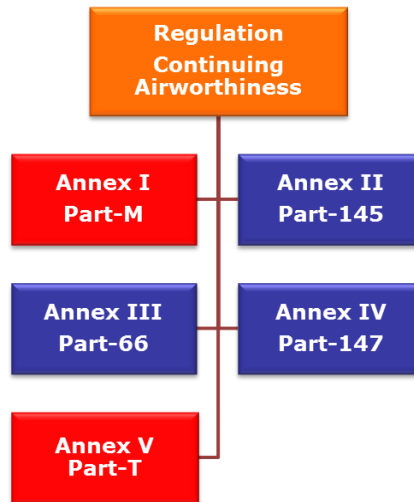
### III. Descripción general de las reacciones

#### a) Introducción

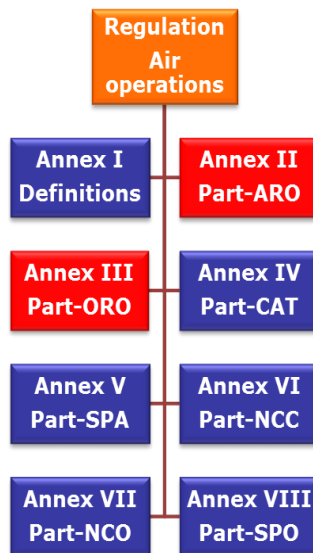
9. El presente Dictamen propone la modificación del Reglamento de la Comisión (CE) nº 2042/2003 sobre Mantenimiento de la aeronavegabilidad, en el Reglamento (UE) 965/2012 sobre Operaciones aéreas.



10. En cuanto al reglamento del mantenimiento de la aeronavegabilidad, el presente Dictamen incluye:
- modificaciones del Anexo I (Parte-M), y,
  - un nuevo Anexo V (Parte-T).



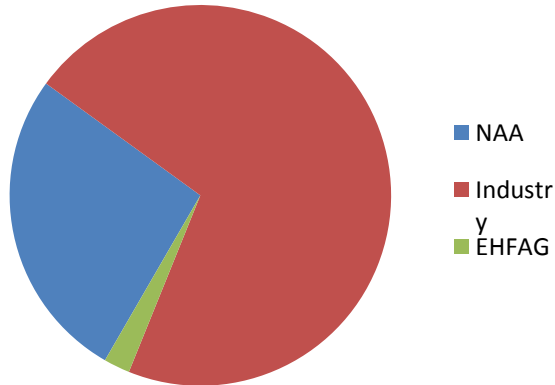
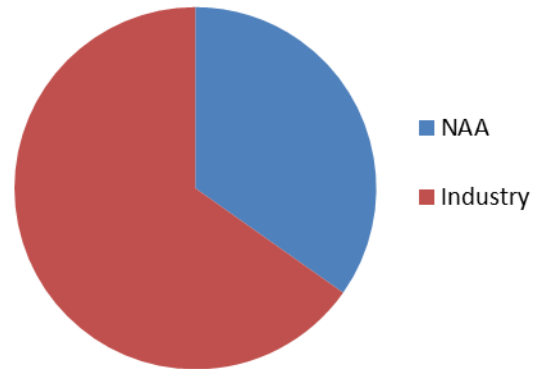
11. En cuanto al reglamento sobre Operaciones aéreas, el presente Dictamen incluye cambios en la Parte-ORO y la Parte-ARO.



### b) Descripción general de las reacciones

La Agencia ha recibido un total de 67 reacciones de las diferentes partes interesadas y autoridades competentes. Además de estas reacciones, el Grupo consultor europeo sobre factores humanos (EHFAG, por sus siglas en inglés) proporcionó una reacción adicional al CRD-1 respecto a los requisitos de factores humanos introducidos en la propuesta.

La distribución de las reacciones es la siguiente:

**CRD-1 total: 44****CRD-2 total: 23****c) Reacciones al CRD-1**

En el CRT se publicaron 44 reacciones de las siguientes 14 partes interesadas y autoridades competentes: Aero-Club de Suiza, Fabricantes de Planeadores Europeos, LAMA Europa, Asociación de Aeronaves Ligeras de la República Checa, Sr. Ralf Keil, Europe Air Sports, Sr. Graham Hallet, SVFB/ SAMA, Sr. Werner Scholz, AOPA Suecia, Club Británico de Globos y Dirigibles, DGAC de Francia, Agencia de Transportes de Suecia y CAA del Reino Unido. Además, el EHFAG comunicó una reacción.

Las reacciones se han agrupado en las siguientes materias:

**1. Operaciones comerciales y transporte aéreo comercial**

La mayoría de las reacciones al CRD-1 sobre el NPA 2010-10 hacen referencia a la definición de operaciones comerciales, sugiriendo que las operaciones con determinadas categorías de aeronaves no deberían considerarse operaciones comerciales. Estas reacciones se han anotado pero no se han aceptado, ya que el presente Dictamen no se refiere a si una actividad debería clasificarse como comercial o no comercial. El término «operación comercial» se define en el Artículo 3 del Reglamento de base y no puede modificarse por una disposición de aplicación de rango inferior.

Además, la Agencia reconoce el documento publicado por el Grupo estratégico europeo para la seguridad de la aviación general y las medidas recomendadas en dicho documento. En particular, la medida A.1 invita a que los Estados miembros manifiesten sus comentarios sobre las actividades que no clasifican como operaciones comerciales en su sistema actual, y a que la Agencia y la Comisión consideren la propuesta de cambios de la definición contenida en el Reglamento de base después de dichos comentarios.

Una reacción argumenta que la definición de transporte aéreo comercial incluida en esta propuesta debería armonizarse con la definición incluida en el próximo reglamento sobre

Operaciones aéreas. Esta reacción se ha anotado, pero no se ha aceptado. Como se explicó en el documento CRD-1, el cambio de la definición de transporte aéreo comercial influiría en las atenuaciones introducidas en el Reglamento (CE) 1056/2008<sup>6</sup> de la Comisión para el sector de la aviación general.

## 2. Sistema de calidad de pequeñas CAMO

Varias reacciones al CRD-1 al NPA 2010-10 hacen referencia al requisito de disponer de un sistema de calidad para las pequeñas organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) que gestionan el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves motopropulsadas complejas o de aeronaves que participen en operaciones comerciales. Estas reacciones se han aceptado.

El párrafo 8.a.4 del Anexo IV al Reglamento de base exige que las organizaciones que controlan el mantenimiento de la aeronavegabilidad o que realizan el mantenimiento de aeronaves motopropulsadas complejas o de aeronaves que participen en operaciones comerciales dispongan de un sistema de gestión. Dicho sistema de gestión no es sustituible por un sistema de calidad.

Los elementos del sistema de gestión se introducirán en el Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión con la tarea MDM.055<sup>7</sup>, para lo cual se espera publicar un NPA antes del final de 2012.

En principio, los elementos de la sección II de ORO.GEN, y en particular ORO.GEN.200, formarán la base para la redacción de los cambios al Reglamento 2042/2003. Esto deberá garantizar el uso del mismo criterio para la aplicación de SMS para organizaciones aprobadas de formación de pilotos, centros de medicina aeronáutica, operadores, organizaciones de mantenimiento (Parte-M, Subparte F y Parte-145, CAMO y organizaciones de formación en mantenimiento aprobadas de conformidad con la Parte-147).

Con el fin de poner en práctica los requisitos de los sistemas de gestión propuestos en la Parte-ORO, será necesario revisar y adaptar los requisitos existentes en el ámbito de los sistemas de gestión, los sistemas de calidad, la configuración organizativa, la revisión organizativa, etc. Esto implica la introducción de requisitos para un sistema de gestión que englobe la gestión de la seguridad operacional y la supervisión del cumplimiento, entre otras características. En materia de supervisión del cumplimiento en las organizaciones más pequeñas, la idea es proponer un programa proporcional de supervisión del cumplimiento que mantenga el principio de independencia (es decir, empleando personal externo para realizar las auditorías).

El cambio propuesto a M.A.712 (f) se cancela.

## 3. Contrato de mantenimiento

Varias reacciones al CRD-1 al NPA 2010-10 se relacionan con la necesidad de aclarar cuándo se requiere un contrato entre la CAMO o el operador y los requisitos de una organización de mantenimiento por contrato. En concreto, argumentan que:

- deberían aclararse las disposiciones sobre cuándo es necesario realizar un contrato por escrito con la organización de mantenimiento;
- la aprobación del contrato entre la CAMO y la organización de mantenimiento por parte de la autoridad competente es una traba innecesaria.

Ambas reacciones se han considerado y el texto propuesto se ha modificado. Las especificaciones técnicas del contrato entre la CAMO y la organización de mantenimiento

<sup>6</sup> [Reglamento \(CE\) nº 1056/2008 de la Comisión](#) de 27/10/2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 (DO L 283 de 28/10/2008, p. 5).

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php#MDM>

deberían incluirse en la Memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME), por lo que se aprueban junto con la CAME y no requieren de una aprobación independiente por parte de la autoridad competente.

#### **4. Registro técnico**

Dos reacciones al CRD-1 consideran que el requisito de disponer de un libro-registro técnico representa una carga para algunos tipos de operaciones comerciales. Sin embargo, la Agencia considera que el sistema de registro técnico establece un medio sistemático para recopilar y divulgar determinada información que es necesaria para la operación y para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, como tiempos de utilización, aptitud para el servicio y defectos diferidos. El sistema de registro técnico no tiene por qué ser complejo y debería adaptarse al tipo de aeronave y operación.

#### **5. Factores humanos en el programa de mantenimiento**

El EHFAG comentó que la introducción de disposiciones sobre factores humanos en la Parte-M debería llevarse a cabo de manera consolidada y propuso retrasar la introducción de cualquier requisito relativo a los factores humanos hasta la tarea de reglamentación MDM.055. A raíz de estos comentarios se ha cancelado el cambio propuesto a M.A.302 (h).

##### **d) Reacciones al CRD-2**

En el CRT se publicaron 23 reacciones de las siguientes 5 partes interesadas y autoridades competentes: IACA, CAA-NL, DGAC-Francia, Agencia de Transportes de Suecia y CAA del Reino Unido. Varias de estas reacciones son comentarios que apoyan la propuesta incluida en el documento CRD-2. Las principales materias abordadas en las reacciones son las siguientes:

##### **1. Aplicabilidad del reglamento**

Dos reacciones al CRD-2 hacen referencia a la aplicabilidad del reglamento a las aeronaves matriculadas en un tercer país y operadas por operadores que tengan su oficina principal en la UE. Una reacción apoya las disposiciones propuestas, mientras que la otra considera que el reglamento no debería aplicarse a las aeronaves matriculadas en un tercer país y operadas fuera de la UE por operadores de la UE, como organizaciones de formación de pilotos que impartan formación fuera de la UE con aeronaves matriculadas en un tercer país u operadores de transporte aéreo comercial que operen aeronaves de matrícula extranjera fuera de la UE.

La última reacción no se ha aceptado. La aplicabilidad de este Reglamento se establece siguiendo la aplicabilidad especificada en el Artículo 4(1)(c) del Reglamento de base y teniendo en cuenta las disposiciones sobre el arrendamiento con tripulación y las operaciones con código compartido establecidas en el Anexo III (Parte-ORO) al Reglamento (UE) 965/2012. Esto significa que el ámbito de aplicación del reglamento incluirá:

- las aeronaves matriculadas en un tercer país y utilizadas por un operador sujeto a la certificación en virtud del Anexo III (Parte-ORO) al Reglamento (UE) 965/2012 o el Anexo VII (Parte-ORA) al Reglamento (UE) 1178/2011, excepto las aeronaves utilizadas mediante arrendamiento con tripulación o acuerdos de código compartido, sea cual sea el lugar donde se operen, y,
- las aeronaves matriculadas en un tercer país y utilizadas en, desde o hacia la UE por un operador establecido o con domicilio en la UE. Esto excluye a las aeronaves matriculadas en un tercer país que sólo se utilizan fuera de la UE por operadores establecidos o con domicilio en la UE.

##### **2. Aplicación del reglamento**

Una de las reacciones al CRD-2 argumenta que la vigilancia de la aplicación del reglamento para aeronaves matriculadas en un tercer país que no sean aeronaves motopropulsadas complejas será muy difícil, ya que no existe la obligación de que los operadores declaren su actividad a la autoridad competente y, además, tendrá un impacto económico en las



autoridades competentes desproporcionado frente a los beneficios en seguridad. El autor del comentario sugiere el uso del programa de Evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras (SAFA) para la vigilancia de dichas aeronaves.

La reacción se acepta parcialmente. Este Reglamento tiene por objeto satisfacer la necesidad expresada en el Reglamento de base de garantizar de forma efectiva la seguridad operacional de las aeronaves matriculadas en un tercer país que operen en la UE. Las inspecciones SAFA se pueden utilizar como parte del programa de vigilancia de dichas aeronaves.

### **3. Arrendamiento sin tripulación de aeronaves matriculadas en un tercer país**

Se han remitido tres reacciones al CRD-2 relacionadas con el arrendamiento sin tripulación de aeronaves matriculadas en un tercer país por operadores de la UE.

Una de estas reacciones expresa el apoyo del autor del comentario al hecho de que la propuesta permita la posibilidad continua de arrendar sin tripulación aeronaves matriculadas en un tercer país por operadores de transporte aéreo comercial de la UE. Esta reacción se ha anotado.

La segunda reacción propone modificar el texto de ARO.OPS 110 (c) para excluir la posibilidad de que las aeronaves matriculadas en un Estado sujeto a una prohibición de operación de conformidad con el Reglamento (CE) nº 2111/2005 de la Comisión puedan ser arrendadas sin tripulación por operadores de la UE. Esta reacción se ha aceptado.

La tercera reacción requiere una aclaración de las disposiciones de T.A.205 (1) para operadores de transporte aéreo comercial de la UE que arriendan sin tripulación aeronaves matriculadas en un tercer país. Esta reacción se ha anotado y dicha aclaración se incluirá en los AMC/GM.

### **4. La declaración del operador**

Una de las reacciones al CRD-2 está relacionada con el requisito de contar con una declaración de los operadores de aeronaves motopropulsadas complejas matriculadas en terceros países que no se utilicen para operaciones comerciales. El autor del comentario considera que esta declaración sería una carga para estos operadores en comparación con los operadores de aeronaves matriculadas en la UE. Esta reacción se ha aceptado teniendo en cuenta que el Dictamen 04/2011 ya incluía:

- disposiciones para la declaración de los operadores de aeronaves motopropulsadas complejas no utilizadas para operaciones comerciales (ORO.DEC.100); y
- una plantilla para la declaración ante la autoridad competente (Apéndice I a la Parte-ORO).

Este Dictamen 06/2012 propone una modificación de la plantilla para incluir la información pertinente para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

### **5. Cumplimiento de la información obligatoria publicada por la Agencia**

Varias reacciones al CRD-2 están relacionadas con las disposiciones de T.A.201 (1)(g) que requieren que las aeronaves matriculadas en terceros países cumplan todos los requisitos obligatorios aplicables publicados por el Estado de matrícula y la información obligatoria de seguridad publicada por la Agencia, incluidas las directivas de aeronavegabilidad. La Agencia reconoce que en determinados casos puede haber conflictos entre los requisitos obligatorios publicados por el Estado de matrícula y la información obligatoria de seguridad publicada por la Agencia. En esos casos, el operador tendría que considerar medios alternativos para resolver dicho conflicto.

## **IV. Principales cambios introducidos en el reglamento por el presente Dictamen**

### **Cambios en el Reglamento marco (CE) 2042/2003 de la Comisión**

El Artículo 1 se modifica para precisar el ámbito de aplicación del reglamento en consonancia con los requisitos del Artículo 8 (1) del Reglamento de base.

El Artículo 2 se modifica para agregar una definición que explique el significado de «transporte aéreo comercial» en el Reglamento (CE) nº 2042/2003 y para especificar que las definiciones que figuran en el Artículo 2 están destinadas a usarse dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 2042/2003 de la Comisión.

El Artículo 3 se modifica para garantizar la concordancia con las modificaciones introducidas en el Artículo 1 y aclarar qué disposiciones son aplicables a cada categoría de aeronave. Además, dado que el Reglamento (CE) 1702/2003 ha sido derogado por el Reglamento (UE) 748/2012, se actualiza la referencia del punto 3.

El artículo 4(1) se modifica para aclarar qué disposiciones deberían utilizarse para la expedición de aprobaciones de organizaciones de mantenimiento.

### **Cambios en la Parte-M**

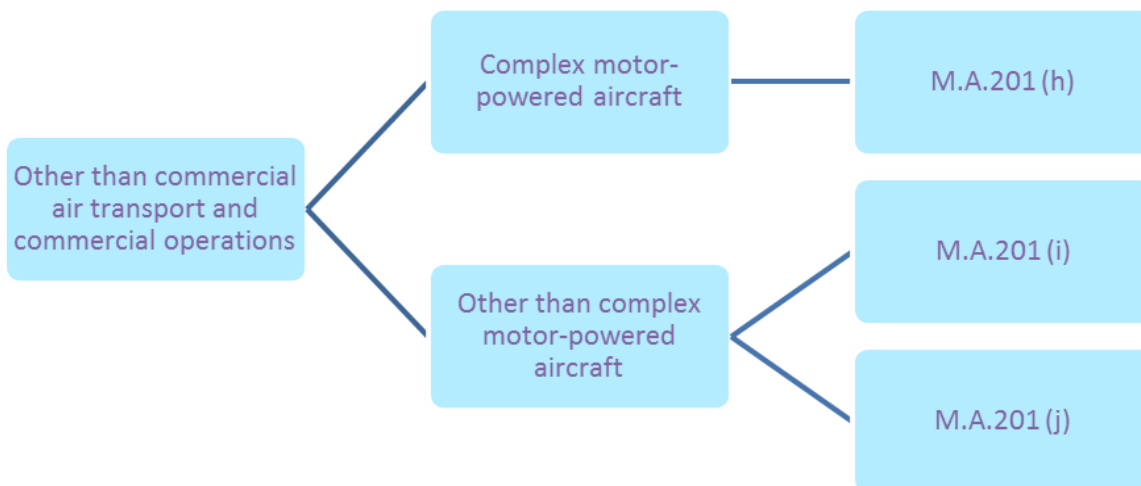
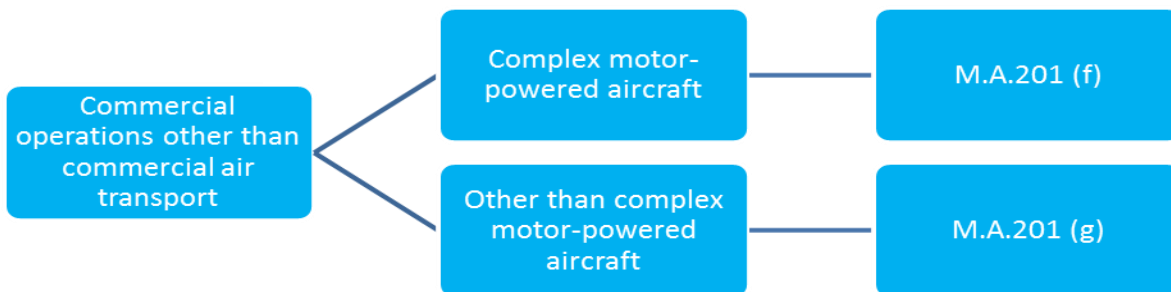
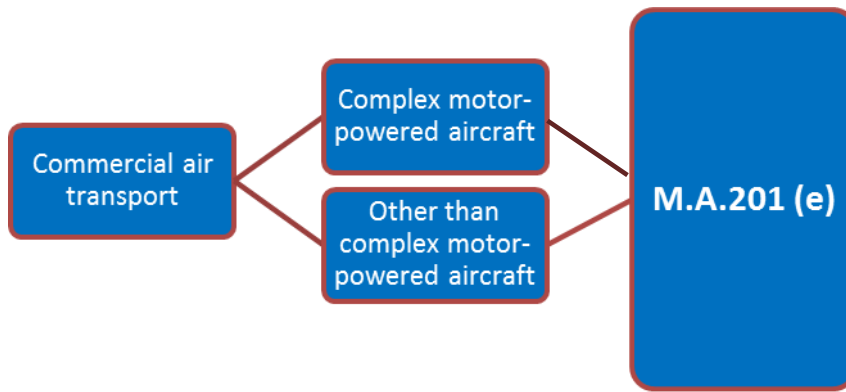
#### **M.1 Autoridad competente**

M.1 (4) se modifica para simplificar las disposiciones relativas a la designación de la autoridad competente para la aprobación del programa de mantenimiento.

#### **M.A.201 Responsabilidades**

M.A.201(e)-(k) se modifican para:

- sustituir el término «grandes aeronaves» por el término «aeronaves motopropulsadas complejas»;
- introducir el concepto de «operaciones comerciales»;
- especificar para cada categoría de aeronave y tipo de operación, los requisitos que exigen una CAMO, un contrato entre la CAMO y el operador / propietario, los requisitos que exigen una organización de mantenimiento y el contrato con dicha organización de mantenimiento.



**M.A.301 Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad**

M.A.301(2) se modifica para armonizar esta disposición con la posibilidad de establecer una MEL de forma voluntaria para operaciones no comerciales de aeronaves que no sean aeronaves motopropulsadas complejas, que también se ha previsto en las disposiciones de aplicación para Operaciones aéreas mediante el Artículo NCO.GEN.155.

M.A.302(4) y M.A.302(7) se modifican para sustituir «grandes aeronaves» por «aeronaves motopropulsadas complejas».

### **M.A.302 Programa de mantenimiento de aeronaves**

M.A.302(c) se modifica para garantizar la coherencia con las modificaciones introducidas en M.1.

M.A.302(f) se modifica para sustituir «grandes aeronaves» por «aeronaves motopropulsadas complejas».

### **M.A.305 Sistema de registros del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves**

M.A.305(b) se modifica para garantizar la coherencia con las modificaciones introducidas en M.306(a).

### **M.A.306 Sistema de registro técnico del operador**

El título de este punto se cambia de «sistema de registro técnico del operador» a «sistema de registro técnico de la aeronave» para garantizar la coherencia con la terminología utilizada tanto en otras subpartes de este reglamento como en el reglamento sobre Operaciones aéreas.

M.A.306(a) se modifica para ampliar los requisitos del registro técnico a las aeronaves utilizadas para operaciones comerciales. La Agencia considera que para las operaciones comerciales el operador deberá proporcionar un registro técnico de la aeronave para recopilar y divulgar determinada información que es necesaria para la operación y para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, como tiempos de utilización, aptitud para el servicio y defectos diferidos.

### **M.A.403 Rectificación de defectos**

M.A.403 (b) se modifica para armonizarlo con las disposiciones de NCO.GEN.155, que prevén la posibilidad de establecer una MEL de forma voluntaria y que no requiera una aprobación de la autoridad competente. Además, el texto se modifica para:

- aclarar que la MEL también puede ser utilizada por personal de certificación autorizado para diferir defectos, y
- eliminar la disposición relativa a «defectos de aeronaves definidos como aceptables por la autoridad competente».

M.A.403(c) se modifica para aclarar que la rectificación de los defectos diferidos tiene que hacerse en el plazo especificado en los datos de mantenimiento o la MEL.

### **M.A.504 Control de componentes fuera de servicio**

M.A.504(b) se modifica para sustituir «grandes aeronaves» por «aeronaves motopropulsadas complejas».

### **M.A.708 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad**

M.A.708(c) se modifica y los requisitos se separan en dos párrafos: M.A.708(c) y M.A.708(d).

M.A.708(c) especifica que para aeronaves motopropulsadas complejas y aeronaves que participen en operaciones comerciales, incluido el transporte aéreo comercial, deberá

celebrarse un contrato entre la CAMO y una organización de mantenimiento adecuada. Este cambio está en consonancia con las modificaciones introducidas en M.A.201.

M.A.708(d) contiene una disposición que permite desviarse de M.A.708(c) en algunos casos.

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

M.A.801(c) se modifica para sustituir «grandes aeronaves» por «aeronaves motopropulsadas complejas».

#### **M.A.803 Autorización del piloto-propietario**

M.A.803(b) se modifica para garantizar la coherencia con la terminología utilizada en el reglamento.

#### **M.A.901(g) Revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves**

M.A.901(g) se modifica en consonancia con los cambios realizados en M.A.201.

#### **M.B.105 Intercambio mutuo de información**

M.B.105 se modifica para actualizar la referencia al artículo 15 del Reglamento de base.

#### **Apéndice I Contrato de mantenimiento de la aeronavegabilidad**

Se han introducido las siguientes modificaciones en el Apéndice I:

- El término «acuerdo» se ha sustituido por el término «contrato».
- El acrónimo CAMO se introduce para referirse a una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada en virtud de la Subparte G de la Parte-M.
- Las referencias al Reglamento (CE) 1702/2003 se sustituyen por referencias al Reglamento (UE) 748/2012.
- El punto 3 se modifica para exigir que en el contrato se especifique el tipo de operación.
- El punto 4 se modifica para corregir la terminología utilizada para referirse a la autoridad competente.
- En el punto 4, la palabra «certifica» se sustituye por «declara», ya que el uso del concepto de certificación en esta frase no es coherente con la definición que figura en el Artículo 3(e) del Reglamento de base.
- En el punto 5.1, el apartado 7 se ha vuelto a redactar para aclarar las responsabilidades de la CAMO contratada respecto a la revisión de la aeronavegabilidad.

#### **Apéndice VI Aprobación de una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad**

La página 1 del certificado de aprobación se modifica para hacer referencia al cumplimiento de los requisitos del Anexo V (Parte-T) para las organizaciones que cuentan con procedimientos aprobados por la autoridad competente para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves matriculadas en un tercer país.

#### **Contenido de la nueva Parte-T**

La Parte-T se ha incorporado para incluir los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicables a aeronaves matriculadas en un tercer país y utilizadas por

operadores de la UE. Como se explicó en el NPA 2010-10, se ha procurado que la estructura de la Parte-T fuera lo más parecida posible a la estructura de la Parte-M, por lo que contiene una sección A y una sección B.

A continuación se describe el objetivo de los principales requisitos de la Parte-T y los cambios introducidos en el texto después del CRD-2 2010-10.

### **T.1 Autoridad competente**

Este párrafo se incluye en la Parte-T para identificar a las autoridades competentes a cargo de supervisar el cumplimiento de los requisitos de esta Parte-T.

#### **Sección A**

La Sección A contiene los requisitos técnicos aplicables a las aeronaves, operadores, organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y organizaciones de mantenimiento, divididos en las siguientes subpartes:

##### **Subparte-A**

Esta subparte establece el ámbito de aplicación del presente anexo, dirigido a las aeronaves matriculadas en terceros países y operadas por operadores de la UE.

##### **Subparte-B**

Esta subparte contiene dos párrafos: T.A.201, que establece los requisitos comunes que deben cumplir todas las aeronaves dentro del ámbito de aplicación de esta Parte, y T.A.205, que establece los requisitos adicionales para las aeronaves que participen en operaciones comerciales y la operación de aeronaves motopropulsadas complejas.

T.A.205 se ha modificado a raíz de una reacción remitida al CRD-2 2012-10, y se han eliminado los requisitos que exigían presentar una declaración.

##### **Subparte-C Programa de mantenimiento**

Esta subparte establece los requisitos que deben cumplirse en relación con el programa de mantenimiento de aeronaves dentro del ámbito de aplicación del presente anexo.

##### **Subparte-E Organización de mantenimiento**

Esta subparte establece los requisitos que deben cumplirse en relación con las organizaciones que efectúen el mantenimiento de aeronaves motopropulsadas complejas o aeronaves que participen en operaciones comerciales. El párrafo T.A.501 se ha modificado a raíz de algunas reacciones recibidas al CRD-2 2010-10, a fin de aclarar las disposiciones relativas al sistema de notificación de sucesos y los elementos que deben verificarse por parte de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

##### **Subparte G – Requisitos adicionales para las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobadas de conformidad con la Subparte-G del Anexo I (Parte-M)**

Para aeronaves motopropulsadas complejas y aeronaves que participen en operaciones comerciales, el Reglamento de base exige en el punto 8.g del Anexo IV que se utilice una organización para gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Dicha organización será una CAMO que, aparte de los requisitos de la Subparte-G de la Parte-M, cumpla los requisitos de esta Subparte-G.

Esta subparte especifica los requisitos para los procedimientos específicos que deben incluirse en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, los requisitos relativos a los conocimientos del personal de la organización, los requisitos del sistema de calidad y los requisitos de documentación. También contiene las facultades que puede tener una organización si cumple los requisitos de la Parte-T.

Además, en el párrafo T.A.708 se especifican las tareas que debe llevar a cabo la organización. Este párrafo se ha modificado a raíz de algunas reacciones al CRD-2 2010-10, para incluir una disposición que exija la celebración de un contrato de conformidad con el Anexo I a la Parte-T siempre que se contrate a una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad para gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave.

## **Sección B – Procedimientos adicionales para las autoridades competentes**

La Sección B contiene los requisitos administrativos adicionales para las autoridades competentes.

### **Cambios en el Reglamento (UE) 965/2012 sobre Operaciones aéreas**

#### **Cambios en el Anexo II (Parte-ARO)**

##### **ARO.OPS.110 Acuerdos de arrendamiento**

ARO.OPS.110(c) se modifica para incluir una disposición que indica que la autoridad competente suspenderá o revocará un acuerdo de arrendamiento sin tripulación siempre que la aeronave esté matriculada en un Estado sujeto a una prohibición de operación.

#### **Cambios en el Anexo III (Parte-ORO)**

ORO.AOC.100(c), ORO.AOC.110(b) y ORO.AOC.110(d) se modifican para garantizar la coherencia con los cambios en el Reglamento 2042/2003 de la Comisión en lo que respecta a las aeronaves matriculadas en un tercer país.

ORO.AOC.130(a) y (b) se modifican para sustituir «sistema de supervisión de datos de vuelo» por «programa de supervisión de datos de vuelo», a fin de que este término concuerde con el que se utiliza en los medios de cumplimiento aceptables y la documentación orientativa para ORO.AOC.130 y ORO.FC.A.245. El término «programa de supervisión de datos de vuelo» ya se utilizó en el Anexo al Reglamento 859/2008 (EU OPS) 1.037 (a)(4) y el Documento orientativo provisional nº 44 (JAR OPS 1 Sección 2). El término «programa de supervisión de datos de vuelo» es común en la documentación orientativa sobre supervisión de datos de vuelo, por ejemplo el CAP 739 publicado por la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido, y es fácilmente comprensible para todos los interesados.

El Apéndice I «Declaración del operador» se modifica para incluir la información relevante para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

## **V. Entrada en vigor**

La entrada en vigor y la aplicación de las modificaciones al Reglamento (CE) nº 2042/2003 y el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión se proponen teniendo en cuenta que es necesario dar tiempo suficiente para que el sector aeronáutico y las administraciones de los Estados miembros se adapten al nuevo marco regulatorio y garanticen la sincronización con la aplicación del reglamento sobre Operaciones aéreas y las modificaciones ya propuestas, denominadas Parte-NCC. Como resultado de todo ello, se propone el siguiente esquema de aplicación:

- La aplicación de los cambios en la Parte-M, la aplicación de la Parte-T a las aeronaves utilizadas para el transporte aéreo comercial y los cambios en los puntos ARO.OPS.110(c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 y ORO.AOC.130 del Reglamento (UE) 965/2012 se fija para el 28 de octubre de 2014. Esto se hace para garantizar que dichos cambios serán aplicables en el momento en que el Reglamento (UE) 965/2012 sea aplicable en todos los Estados miembros.

- La aplicación de la Parte-T a las aeronaves no utilizadas en transporte aéreo comercial se fija para el 28 de octubre de 2015.
- La fecha de aplicación de los cambios al Apéndice I del Anexo III al Reglamento (UE) 965/2012 debería coordinarse con el proceso de adopción del reglamento sobre Operaciones aéreas para aeronaves motopropulsadas complejas que no participen en operaciones comerciales (Dictamen 04/2011).

Colonia, 27 de noviembre de 2012

P. GOUDOU  
Director ejecutivo