

**REGLAMENTO (UE) N° 593/2012 DE LA COMISIÓN**

**de 5 de julio de 2012**

**por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2042/2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, elementos y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE<sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 5, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) Sin dejar de mantener un alto nivel uniforme de seguridad aérea en Europa, el 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, elementos y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción<sup>(2)</sup>, se modificó al efecto de someter las aeronaves propulsadas de diseño simple, las aeronaves de recreo y los productos, elementos y equipos relacionados con ellas a unas medidas proporcionales a su diseño y tipo de operación simples.
- (2) El Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas<sup>(3)</sup>, debe modificarse para mantener la coherencia con las modificaciones introducidas en el Reglamento (CE) n° 1702/2003, en particular en lo que se refiere a la nueva definición de aeronave ELA1 y la posibilidad de aceptar para su instalación ciertos elementos, no críticos para la seguridad, sin un formulario EASA 1.
- (3) La Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, «la Agencia») preparó un proyecto de normas de aplicación y lo presentó a la Comisión en su Dictamen n° 01/2011 «proceso ELA» y «cambios y reparaciones estándar», de conformidad con el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008.

- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 65 del Reglamento (CE) n° 216/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

El Reglamento (CE) n° 2042/2003 se modifica del modo siguiente:

- (1) En el artículo 2, se sustituye la letra k) por el texto siguiente:

«k) «aeronave ELA1»: una las aeronaves ligeras europeas tripuladas siguientes:

- i) un aeroplano con una masa máxima de despegue (MTOM) de 1 200 kg o menos que no esté clasificado como aeronave propulsada compleja,
- ii) un planeador o un planeador propulsado de 1 200 kg de MTOM o menos,
- iii) un globo aerostático que, por su diseño, tenga un volumen máximo de gas de elevación o aire caliente que no sobrepase los 3 400 m<sup>3</sup> en el caso de los globos de aire caliente, los 1 050 m<sup>3</sup> en el caso de los globos de gas, ni los 300 m<sup>3</sup> en el caso de los globos de gas cautivos,
- iv) un dirigible que, por su diseño, no admita más de cuatro ocupantes ni un volumen de gas de elevación o aire caliente que sobrepase los 3 400 m<sup>3</sup> en el caso de los dirigibles de aire caliente ni los 1 000 m<sup>3</sup> en el caso de los dirigibles de gas.».

- (2) El anexo I (parte M) y el anexo II (parte 145) se modifican de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

*Artículo 2*

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

<sup>(1)</sup> DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 243 de 27.9.2003, p. 6.

<sup>(3)</sup> DO L 315 de 28.11.2003, p. 1.

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

Hecho en Bruselas, el 5 de julio de 2012.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
José Manuel BARROSO

---

## ANEXO

1) El anexo I (parte M) del Reglamento (CE) n° 2042/2003 queda modificado como sigue:

(a) En el punto M.A.302, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) El programa de mantenimiento de la aeronave deberá establecerse en consonancia con:

i) las instrucciones emitidas por la autoridad competente,

ii) las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad:

— emitidas por los titulares de certificados de tipo, certificados de tipo restringidos y certificados de tipo suplementarios, la aprobación de diseño de reparación importante, la autorización de ETSO o cualquier otra aprobación pertinente expedida de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1702/2003 y su anexo (parte 21), e

— incluidas en las especificaciones de certificación a que se refieren los puntos 21A.90B o 21A.431B del anexo (parte 21) del Reglamento (CE) n° 1702/2003, si procede,

iii) las instrucciones adicionales o alternativas propuestas por el propietario o por la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad una vez aprobadas de conformidad con el punto M.A.302, salvo en lo relativo a los intervalos de tareas ligadas a la seguridad mencionadas en la letra e), que podrán incrementarse, siempre y cuando se efectúen revisiones suficientes de conformidad con la letra g) y el programa esté sujeto a aprobación directa de conformidad con el punto M.A.302 b).».

(b) El punto M.A.304 se sustituye por el texto siguiente:

**«M.A.304 Datos para modificaciones y reparaciones**

Los daños serán evaluados y las modificaciones y reparaciones efectuadas utilizando, según corresponda:

(a) datos aprobados por la Agencia,

(b) datos aprobados por una organización de diseño aprobada en virtud de la parte 21, o

(c) datos incluidos en las especificaciones de certificación a que se refieren los puntos 21A.90B o 21A.431B del anexo (parte 21) del Reglamento (CE) n° 1702/2003.».

(c) El punto M.A.502 se modifica como sigue:

i) La letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Excepto para los elementos indicados en el punto 21A.307 c) del anexo (parte 21) del Reglamento (CE) n° 1702/2003, el mantenimiento de elementos deberán realizarlo organizaciones de mantenimiento debidamente aprobadas de conformidad con lo dispuesto en la sección A, subparte F, del presente anexo (parte M) o el anexo II (parte 145).».

ii) Se añade la nueva letra e) siguiente:

«e) El mantenimiento de elementos contemplado en el punto 21A.307 c) del anexo (parte 21) del Reglamento (CE) n° 1702/2003 lo realizará una organización de categoría A aprobada con arreglo al presente anexo (parte M), sección A, subparte F, o al anexo II (parte 145), únicamente por el personal certificador contemplado en el punto M.A.801 b)2 o por el piloto-propietario contemplado en el punto M.A.801 b)3 mientras tales elementos estén montados en la aeronave o se hayan retirado temporalmente para mejorar el acceso. El mantenimiento de elementos realizado con arreglo a la presente letra no reúne las condiciones necesarias para la expedición de un Formulario EASA 1 y estará sujeto a los requisitos de aptitud de las aeronaves contemplados en el punto M.A.801.».

(d) En el punto M.A.613, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Cuando finalicen todas las tareas requeridas de mantenimiento de un elemento, de acuerdo con esta subparte, se expedirá un certificado de aptitud para el servicio de elementos de aeronave, de conformidad con lo dispuesto en el punto M.A.802. Se expedirá asimismo el Formulario EASA 1, excepto en lo que respecta a los elementos cuyo mantenimiento se efectúe de conformidad con el punto M.A.502 b), d) o e), y a los fabricados de conformidad con el punto M.A.603 c).».

(e) En el punto M.A.614, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) La organización de mantenimiento aprobada deberá proporcionar una copia de cada certificado de aptitud para el servicio al propietario de la aeronave, junto con una copia de cualquier dato específico de reparación o modificación aprobado y aplicado a las reparaciones o modificaciones llevadas a cabo.».

(f) En el punto M.A.710, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) Para cumplir lo prescrito en el punto M.A.901 en materia de revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada deberá realizar una revisión de los registros de la aeronave, íntegramente documentada, con objeto de verificar que:
1. las horas de vuelo de la célula, el motor y la hélice y sus correspondientes ciclos de vuelo se han registrado correctamente;
  2. el manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el último estado de revisión;
  3. se han realizado todas las tareas de mantenimiento de la aeronave conforme al programa de mantenimiento aprobado;
  4. se han corregido todos los defectos conocidos o, cuando corresponda, se ha diferido dicha corrección de forma controlada;
  5. se han aplicado y registrado todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables;
  6. se han registrado y son conformes al anexo (parte 21) del Reglamento (CE) n° 1702/2003 todas las modificaciones y reparaciones de la aeronave;
  7. todos los elementos con vida útil limitada instalados en la aeronave están debidamente identificados y registrados, y no han superado su límite de vida útil aprobado;
  8. todo el mantenimiento se ha realizado de conformidad con el anexo I (parte M);
  9. la declaración actual de masa y centrado refleja la configuración de la aeronave y es válida;
  10. la aeronave cumple la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la Agencia; y
  11. la aeronave posee, si así está prescrito, un certificado de nivel de ruido de conformidad con la subparte I del anexo (parte 21) del Reglamento (CE) n° 1702/2003.»

(g) En el punto M.A.802, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «b) El certificado de aptitud autorizado, denominado formulario EASA 1, constituye el certificado de aptitud para el servicio de elementos de aeronave, excepto cuando el mantenimiento del elemento se haya efectuado con arreglo a los puntos M.A.502 b), d) o e), en cuyo caso el mantenimiento estará sujeto al procedimiento de certificación de aptitud para el servicio de una aeronave con arreglo al punto M.A.801.»

(h) En el punto M.A.902, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «b) Una aeronave no deberá volar si el certificado de aeronavegabilidad queda invalidado o si:
1. el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o de cualquiera de los elementos instalados en la misma no cumple los requisitos de esta parte;
  2. la aeronave no sigue siendo conforme con el diseño de tipo aprobado por la Agencia;
  3. la operación de la aeronave ha ido más allá de los límites del manual de vuelo aprobado o del certificado de aeronavegabilidad, sin que se adopten medidas apropiadas;
  4. la aeronave se ha visto implicada en un accidente o incidente que afecte a la aeronavegabilidad de la aeronave, sin que se adopten medidas adecuadas posteriores para restaurar la aeronavegabilidad; o
  5. una modificación o reparación no se ajusta al anexo (parte 21) del Reglamento (CE) n° 1702/2003.»

(i) En la letra b) (tareas) del apéndice VIII del anexo I (parte M), el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

- «(8) figure en el apéndice VII o sea una tarea de mantenimiento de elementos conforme al punto M.A.502 a), b), c) o d).»

2) El anexo II (parte 145) del Reglamento (CE) n° 2402/2003 queda modificado como sigue:

(a) El punto 145.A.42 queda modificado como sigue:

i) La letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Todos los elementos se clasificarán y separarán en las siguientes categorías:

1. Elementos en estado satisfactorio, declarados aptos para el servicio en un formulario EASA 1 o equivalente y marcados de conformidad con la subparte Q del anexo (parte 21) del Reglamento (CE) n° 1702/2003.

2. Elementos inutilizables que se sometan a mantenimiento de acuerdo con lo especificado en esta sección.
  3. Elementos irre recuperables que se clasifiquen de acuerdo con el punto 145.A.42 d).
  4. Elementos estándar utilizados en una aeronave, un motor, una hélice u otro elemento, cuando estén especificados en el catálogo ilustrado de piezas del fabricante y/o en los datos de mantenimiento.
  5. Las materias primas y consumibles utilizadas durante el mantenimiento, cuando la organización quede satisfecha de que el material cumple la especificación exigida y de que permite realizar un seguimiento adecuado del mismo. Todos los materiales deben acompañarse de documentación claramente relativa al material en cuestión y que contenga una declaración de conformidad con la especificación tanto del fabricante como del proveedor.
  6. Los elementos mencionados en el punto 21A.307 c) del anexo (parte 21) del Reglamento (CE) nº 1702/2003.».
- ii) Se añade la nueva letra e) siguiente:
- «e) Los elementos contemplados en el punto 21A.307 c) del anexo (parte 21) del Reglamento (CE) nº 1702/2003 se instalarán únicamente si el propietario de la aeronave los considera aptos para su instalación en su propia aeronave.»
- (b) En el punto 145.A.50, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
- «d) Se expedirá un certificado de aptitud para el servicio cuando se complete el mantenimiento de un elemento desmontado de la aeronave. El certificado de aptitud autorizado "formulario EASA 1" contemplado en el apéndice II del anexo I (parte M) constituye el certificado de aptitud para el servicio, salvo que se especifique otra cosa en el punto M.A.502 b) o e). Si una organización mantiene un elemento para su propio uso, podrá no ser necesario el formulario EASA 1 en función de los procedimientos de declaración de aptitud para el servicio que aplique la organización internamente y que se hayan definido en la memoria.»
- (c) En el punto 145.A.55, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) La organización facilitará una copia de cada certificado de aptitud para el servicio al operador de la aeronave, junto con una copia de cualquier dato específico de modificación o reparación aplicado a las reparaciones o modificaciones llevadas a cabo.»
- (d) En el punto 145.A.65, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) La organización establecerá procedimientos acordados por la autoridad competente que tengan en cuenta los factores humanos y el rendimiento humano para garantizar buenas prácticas de mantenimiento y el cumplimiento de lo estipulado en esta parte, lo cual incluirá una orden de trabajo o contrato que sea clara, de modo que la aeronave y los elementos puedan declararse aptos para el servicio en virtud del punto 145.A.50.
1. Los procedimientos de mantenimiento estipulados en este apartado se aplican a los puntos 145.A.25 a 145.A.95.
  2. Los procedimientos de mantenimiento que haya fijado o pueda fijar la organización en virtud de este apartado comprenderán todos los aspectos de la actividad de mantenimiento, incluso la prestación y supervisión de servicios especializados, y establecerán las normas con arreglo a las cuales se va a trabajar.
  3. Con respecto al mantenimiento de aeronaves, tanto de línea como en la base, la organización fijará procedimientos para minimizar el riesgo de que se produzcan errores múltiples y detectar errores en sistemas críticos, y se asegurará de que una sola persona tenga que realizar una inspección relativa a una tarea de mantenimiento que implique desmontaje y montaje de varios elementos del mismo tipo instalados en más de un sistema de la misma aeronave durante una determinada comprobación de mantenimiento. Sin embargo, si solo hay una persona disponible para llevar a cabo estas tareas, la ficha o tarjeta de trabajo de la organización incluirá una fase de inspección adicional del trabajo por parte de esta persona tras la realización de las mismas tareas.
  4. Se establecerán procedimientos de mantenimiento para asegurar que se evalúan los daños y se realizan las modificaciones y reparaciones utilizando los datos especificados en el punto M.A.304.»