1. OBJETO

Se han suscitado dudas de interpretación sobre algunos requisitos recogidos en el *Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión de 16 de mayo de 2019 por el que se establecen las disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) nº 445/2011 de la Comisión.*

Dichas dudas pueden deberse a erratas o discrepancias en la traducción del texto original a la versión en castellano. Mediante esta nota, se recoge el criterio de la AESF a la hora de entender el citado reglamento en esos puntos en los que puede haber discrepancia.

Además, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (EUAR), a través de notas aclaratorias RfU, ha precisado la interpretación adecuada de algunas erratas del citado reglamento. Con esta nota técnica, se pretende dar difusión a este criterio de la EUAR.

2. PUNTOS QUE REQUIEREN ACLARACIÓN

La AESF ha advertido, a su juicio, ciertas discrepancias en la traducción del Reglamento 2019/779 respecto al texto original en inglés. Es conocido el criterio de la EUAR relativo a que las versiones de documentos en algunos idiomas de los empleados en la Unión Europea tienen valor jurídico en detrimento de otras. Es por lo que, en casos como el que nos ocupa, para resolver posibles dudas de interpretación por una imprecisa traducción hay que acudir a la versión en inglés ya que su contenido prevalecería sobre otras en caso de discrepancia.

Estas discrepancias afectan a algunos términos muy importantes relacionados con el mantenimiento de los vehículos ferroviarios que en el lenguaje común podrían ser incluso sinónimos pero que en un texto técnico como el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 encierran matices decisivos de cara a comprender algunos de los requisitos recogidos en el citado reglamento. En concreto, el término *"release to service"* debe traducirse como "**aptitud para el servicio**" a lo largo de todo el Reglamento mientras que el término *"return to operation"* debe traducirse como "**retorno al servicio**".

Por ello, la AESF ha iniciado el proceso para la subsanación de esos presuntos errores ante la Comisión Europea.

Teniendo en cuenta la importancia que tiene un claro entendimiento en la aplicación de los diferentes requisitos asociados a cada una de las funciones de mantenimiento de la EEM, en tanto la Comisión Europea se pronuncia sobre la posible subsanación, se estima conveniente poner en conocimiento general, mediante esta Nota Técnica, el criterio que empleará la AESF para interpretar dichas expresiones o términos en la evaluación de expedientes. Este criterio también se emplea en la documentación que la AESF, a través de su página web, pone a disposición de las organizaciones que desean obtener certificados de conformidad como entidad encargada del mantenimiento y funciones de mantenimiento delegables.

Así pues, los puntos detectados son los siguientes:

- **El requisito 3.4 del Anexo II parte I** dice:

  Los procedimientos mencionados en los puntos 3.1, 3.2 y 3.3 de la presente sección deberán ajustarse a los métodos comunes de seguridad relacionados con los métodos de valoración y evaluación de riesgos adoptados con arreglo al artículo 6, apartado 1, letra a) de la Directiva (UE) 2016/798 y con los ***métodos de evaluación del nivel de seguridad y del rendimiento en materia de seguridad de los operadores ferroviarios a escala nacional y de la Unión adoptados con arreglo al artículo 6, apartado 1, letra d),*** *de dicha Directiva.*

  Sin embargo, de acuerdo a lo establecido en la *RfU 30.1 Clarification on references to point (d) of Article 6(1) of the Directive (EU) 2016/798*, de la EUAR, la referencia al método común de seguridad referido al artículo 6, apartado 1, letra d), debe entenderse al método común de vigilancia que deben aplicar las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas de mantenimiento, según el artículo 6, apartado 1, letra c) de dicha Directiva, que ha sido aprobado mediante el Reglamento 1078/2012, de 16 de noviembre.

- El **requisito 5.e del Anexo II parte II** dice:

  Para conservar actualizado el expediente de mantenimiento durante toda la vida útil de un vehículo, la organización deberá disponer de procedimientos para: supervisar la eficacia de los cambios mediante un proceso coherente con los ***métodos de evaluación del nivel de seguridad y el rendimiento en materia de seguridad de los operadores ferroviarios a escala nacional y de la Unión adoptados con arreglo al artículo 6, apartado 1, letra d)****, de la Directiva (UE) 2016/798.*

  Sin embargo, de acuerdo a lo establecido en la *RfU 30.1 Clarification on references to point (d) of Article 6(1) of the Directive (EU) 2016/798*, de la EUAR, la referencia al método común de seguridad referido al artículo 6, apartado 1, letra d), debe entenderse al método común de vigilancia que deben aplicar las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas de mantenimiento, según el artículo 6, apartado

1, letra c) de dicha Directiva, que ha sido aprobado mediante el Reglamento 1078/2012, de 16 de noviembre.

- En el **requisito 6 del Anexo II parte II**, donde dice en la versión en español:

  *Al aplicar el proceso de gestión de la competencia a la **función de ejecución del mantenimiento**, deberán tenerse en cuenta como mínimo las siguientes actividades que inciden en la seguridad:*

  En opinión de la AESF, debería decir por coherencia con la versión inglesa:

  *Al aplicar el proceso de gestión de la competencia a la **función de desarrollo del mantenimiento**, deberán tenerse en cuenta como mínimo las siguientes actividades que inciden en la seguridad:*

- En el **requisito 6 del Anexo II parte IV**, donde dice en la versión en español:

  *La organización deberá disponer de procedimientos para comprobar que las tareas se han ejecutado de acuerdo con los pedidos de mantenimiento y para notificar el **retorno al servicio**. En la notificación del **retorno al servicio** deberá incluirse toda la información que pueda servir para definir restricciones de uso.*

  En opinión de la AESF, debería decir por coherencia con la versión inglesa:

  *La organización deberá disponer de procedimientos para comprobar que las tareas se han ejecutado de acuerdo con los pedidos de mantenimiento y para notificar la **aptitud para el servicio**. En la notificación de la **aptitud para el servicio** deberá incluirse toda la información que pueda servir para definir restricciones de uso.*

- En el **requisito 8 del Anexo II parte IV**, donde dice en la versión en español:

  *Al aplicar el proceso de gestión de la competencia a la **función de desarrollo del mantenimiento**, deberán tenerse en cuenta, como mínimo las siguientes actividades que inciden en la seguridad, según proceda:*

  En opinión de la AESF, debería decir por coherencia con la versión inglesa:

  *Al aplicar el proceso de gestión de la competencia a la **función de ejecución del mantenimiento**, deberán tenerse en cuenta, como mínimo las siguientes actividades que inciden en la seguridad, según proceda:*

- En el **Anexo V, parte 2**, donde dice:

- *las modificaciones relativas a:*
  - *la propiedad legal de la empresa;*
  - *la organización (procedimientos aplicados);*
  - *los vehículos de cuyo mantenimiento se encarga la entidad;*
  - *los establecimientos y los contratistas, incluidos los procesos y equipos;*
  - *el equilibrio entre las actividades internas y externas relacionadas con las tres funciones de mantenimiento (desarrollo del mantenimiento, mantenimiento de la flota y ejecución del mantenimiento);*
  - *los acuerdos contractuales con los usuarios (en particular los poseedores y el intercambio de datos);*
  - *el sistema de mantenimiento;*
  - *los defectos y fallos de los componentes relacionados con la seguridad, a los que se refiere la sección II del anexo II, y la información pertinente sobre el mantenimiento intercambiada con arreglo al artículo 5, apartado 3;*
  - *los informes de auditoría interna;*
  - *las acciones o investigaciones realizadas por la agencia, las autoridades nacionales de seguridad y otras autoridades para garantizar el cumplimiento, incluidas las reclamaciones con arreglo a los artículos 8 y 12 del presente acto jurídico;*
  - *la gestión de la competencia.*

Debe decir, conforme a lo establecido en la *RfU 31 Clarification on point 2 of Annex V of Regulation 2019/779*, de la EUAR:

- *las modificaciones relativas a:*
  - *la propiedad legal de la empresa;*
  - *la organización (procedimientos aplicados);*
  - *los vehículos de cuyo mantenimiento se encarga la entidad;*
  - *los establecimientos y los contratistas, incluidos los procesos y equipos;*
  - *el equilibrio entre las actividades internas y externas relacionadas con las tres funciones de mantenimiento (desarrollo del mantenimiento, mantenimiento de la flota y ejecución del mantenimiento);*
  - *los acuerdos contractuales con los usuarios (en particular los poseedores y el intercambio de datos);*

- *el sistema de mantenimiento;*

- *los defectos y fallos de los componentes relacionados con la seguridad, a los que se refiere la sección II del anexo II, y la información pertinente sobre el mantenimiento intercambiada con arreglo al artículo 5, apartado 3;*
- *los informes de auditoría interna;*
- *las acciones o investigaciones realizadas por la agencia, las autoridades nacionales de seguridad y otras autoridades para garantizar el cumplimiento, incluidas las reclamaciones con arreglo a los artículos 8 y 12 del presente acto jurídico;*
- *la gestión de la competencia.*