

**REGLAMENTO (CE) N° 2096/2005 DE LA COMISIÓN****de 20 de diciembre de 2005****por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo («el Reglamento sobre prestación de servicios») <sup>(1)</sup>, y, en particular, sus artículos 4 y 6,

Considerando lo siguiente:

(1) En virtud del Reglamento (CE) n° 550/2004, se solicita de la Comisión que establezca requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea en toda la Comunidad Europea. Un Reglamento, de aplicación directa, es el instrumento más adecuado para ello.

(2) La prestación de servicios de navegación aérea en la Comunidad debe estar sujeta a certificación por los Estados miembros. Los proveedores de servicios de navegación aérea que cumplan los requisitos comunes deben obtener un certificado de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 550/2004. Los proveedores de servicios de navegación aérea que puedan ejercer su actividad sin certificado deben procurar cumplir al máximo los requisitos comunes, en la medida en que se lo permita su situación jurídica.

(3) Los requisitos comunes que se establezcan con arreglo al artículo 6 del Reglamento (CE) n° 550/2004 se aplicarán sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo y de sus requisitos en materia de medidas de salvaguarda de los Estados miembros en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, tal como establece el artículo 13 del Reglamento (CE) n° 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo («el Reglamento marco») <sup>(2)</sup>. Los requisitos comunes no se aplicarán a las operaciones y entrenamiento militares, dentro del ámbito de aplicación del artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 549/2004.

(4) La definición de los requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea deben tener en cuenta la situación jurídica de los proveedores de este tipo de servicios en los Estados miembros. Además, si una organización desempeña actividades distintas de la prestación de servicios de navegación aérea, los requisitos comunes que se establezcan en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 550/2004 no deben aplicarse a dichas actividades distintas, ni a los recursos que se dediquen a actividades ajenas a la prestación de servicios de navegación aérea, salvo indicación contraria.

(5) La aplicación de requisitos comunes a los proveedores de servicios de navegación aérea debe ser proporcional a los riesgos que presenten las peculiaridades de cada servicio, como el número y/o la naturaleza y las características de los movimientos procesados. Si algunos proveedores de servicios de navegación aérea deciden no acogerse a la posibilidad de prestar servicios transfronterizos y, por ende, renuncian al reconocimiento mutuo dentro del cielo único europeo, debe permitirse a una autoridad nacional de supervisión que autorice a dichos proveedores a cumplir respectivamente los requisitos generales de prestación de servicios de navegación aérea y algunos de los requisitos específicos en una medida proporcionada. Así pues, las condiciones a que se supedita la obtención del certificado deben reflejar la naturaleza y el alcance de esta exención.

(6) Para garantizar el funcionamiento adecuado del régimen de certificación, los Estados miembros deberían suministrar a la Comisión, en sus informes anuales, toda la información pertinente sobre las exenciones que conceda su autoridad nacional de supervisión.

(7) Los distintos tipos de servicios de navegación aérea no estarán sujetos necesariamente a los mismos requisitos. Por consiguiente, será necesario ajustar los requisitos comunes a las características específicas de cada tipo de servicio.

(8) Durante el período de validez del certificado, la carga de la prueba del cumplimiento debe recaer en los proveedores de servicios de navegación aérea, para todos los servicios cubiertos.

<sup>(1)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

<sup>(2)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

- (9) Para garantizar el cumplimiento efectivo de los requisitos comunes, debe crearse un sistema regular de supervisión e inspección de los mismos y de las condiciones especificadas en el certificado. La autoridad nacional de supervisión debe examinar la idoneidad del proveedor antes de expedir el certificado y evaluar anualmente que los proveedores de servicios de navegación aérea a los que haya expedido el certificado siguen cumpliendo los requisitos establecidos. Por consiguiente, debe establecer y actualizar anualmente un programa de inspección orientativo que incluya a todos los proveedores a los que haya expedido el certificado, en función de una evaluación de los riesgos. El programa debe permitir una inspección exhaustiva de todas las partes pertinentes de los proveedores de servicios de navegación aérea en un plazo razonable. Al evaluar el cumplimiento por parte de los proveedores designados de servicios de tránsito aéreo y de servicios meteorológicos, la autoridad nacional de supervisión debe poder controlar los requisitos pertinentes derivados de las obligaciones internacionales de los distintos Estados miembros en cuestión.
- (10) La revisión paritaria de las autoridades nacionales de supervisión debe favorecer un enfoque común en materia de supervisión de los proveedores de servicios de navegación aérea en la Comunidad. La Comisión, en cooperación con los Estados miembros, debe organizar estas revisiones paritarias, que deben coordinarse con las actividades emprendidas en el contexto del Programa de seguimiento y apoyo a la puesta en práctica de las disposiciones reglamentarias en materia de seguridad de Eurocontrol (ESIMS) y del programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), aplicado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para evitar una duplicación del trabajo. Para que pueda procederse a un intercambio de experiencias y buenas prácticas durante una revisión paritaria, es preferible que los expertos nacionales procedan de la autoridad nacional de supervisión o de una organización reconocida.
- (11) Eurocontrol ha elaborado unas disposiciones reglamentarias en materia de seguridad (ESARR) de suma importancia para la prestación segura de servicios de tránsito aéreo. De conformidad con el Reglamento (CE) n° 550/2004, la Comisión debería determinar y adoptar las disposiciones pertinentes de ESARR 3 sobre la utilización de sistemas de gestión de la seguridad por parte de los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo («ATM»), ESARR 4 sobre análisis y mitigación de riesgos en ATM y ESARR 5 sobre el personal de los servicios ATM, así como los requisitos para el personal de ingeniería y técnico que ejecute operaciones relacionadas con la seguridad. De conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CE) n° 550/2004, la Comisión ha presentado una propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo <sup>(1)</sup> que cubre las disposiciones de ESARR 5 para los controladores de circulación aérea. Por lo tanto, no conviene repetir dichas disposiciones en este Reglamento. Ahora bien, la disposición que se apruebe debe exigir de la autoridad nacional de supervisión que compruebe si el personal del proveedor de servicios de tránsito aéreo, en particular los controladores de circulación aérea, disponen de la licencia adecuada, si procede.
- (12) No resulta apropiado repetir las disposiciones ESARR 2 relativas a la notificación y evaluación de incidentes relativos a la seguridad en ATM, que ya regulan la Directiva 94/56/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil <sup>(2)</sup>, y la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil <sup>(3)</sup>, cubren las disposiciones de ESARR 2 sobre notificación y evaluación de incidentes relativos a la seguridad en ATM. Ahora bien, las nuevas disposiciones del anexo II, parte 3.1.2, deben exigir de la autoridad nacional de supervisión que compruebe si el proveedor de servicios de tránsito aéreo, así como el proveedor de servicios de comunicación, navegación o supervisión, cumplen las disposiciones obligatorias en materia de notificación y evaluación de incidentes relativos a la seguridad. Las disposiciones pertinentes de ESARR 1 sobre el control de seguridad en ATM y ESARR 6 sobre programas informáticos en los sistemas ATM deben determinarse y adoptarse mediante diferentes actos comunitarios.
- (13) Debe reconocerse, en particular, que en primer lugar la prestación de servicios de tránsito aéreo de la gestión de la seguridad es la función que garantiza que se identifiquen, evalúen y reduzcan de forma satisfactoria todos los riesgos para la seguridad, y que en segundo lugar un enfoque formal y sistemático de la gestión de la seguridad es el más adecuado para mejorar la seguridad de forma visible y rastreable. La Comisión debe actualizar y especificar los requisitos de seguridad aplicables a los servicios de navegación aérea, para garantizar el mayor nivel posible de seguridad, sin perjuicio del papel futuro que desempeñe en este ámbito, la Agencia Europea de Seguridad Aérea.
- (14) Los proveedores de servicios de navegación aérea deben ejercer su actividad de conformidad con las normas pertinentes de la OACI. Para facilitar la prestación transfronteriza de servicios, los Estados miembros y la Comisión, en estrecha cooperación con Eurocontrol, deben procurar reducir al mínimo las diferencias notificadas por los Estados miembros en la aplicación de las normas de la OACI sobre servicios de navegación aérea. Así, se alcanzará un conjunto de normas comunes entre los Estados miembros en el cielo único europeo con vistas a desarrollar un reglamento del aire común.

<sup>(1)</sup> COM(2004) 473, aún no publicado en el Diario Oficial.

<sup>(2)</sup> DO L 319 de 12.12.1994, p. 14.

<sup>(3)</sup> DO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

- (15) Las distintas disposiciones nacionales en materia de responsabilidad no deben impedir a un proveedor de servicios de navegación aérea suscribir acuerdos sobre prestación transfronteriza de servicios, una vez hayan establecido acuerdos para cubrir las pérdidas por daños derivadas de las responsabilidades contraídas en virtud de la legislación aplicable. El método empleado debe ajustarse a los requisitos legales nacionales. Los Estados miembros que autoricen la prestación de servicios de navegación aérea en la totalidad o en parte de su espacio aéreo bajo su responsabilidad y sin certificación de conformidad con el Reglamento (CE) n° 550/2004 deben cubrir las responsabilidades de esos proveedores.
- a) ESARR 3 sobre utilización de sistemas de gestión de la seguridad por proveedores de servicios de gestión de tránsito aéreo («ATM»), publicada el 17 de julio de 2000;
- b) ESARR 4 sobre análisis y mitigación de riesgos en ATM, publicada el 5 de abril de 2001;
- c) ESARR 5 sobre el personal de los servicios ATM, los requisitos para el personal de ingeniería y técnico que ejecuten operaciones relacionadas con la seguridad, publicada el 11 de abril de 2002.

(16) Si bien es cierto que ESARR 4 define una probabilidad máxima tolerable para la contribución directa de ATM a los accidentes en la región de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), todavía no se han establecido probabilidades máximas tolerables para todos los grados de severidad. Los Estados miembros y la Comisión Europea, junto con Eurocontrol, deben completar y actualizar estas probabilidades y desarrollar mecanismos para aplicarlas en distintas circunstancias.

(17) Las medidas que establece el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del cielo único creado en virtud del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 549/2004.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

##### Objeto y ámbito

El presente Reglamento establece los requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea. No obstante, salvo disposición en contrario de los anexos I o II, estos requisitos comunes no se aplicarán a:

- a) las actividades distintas de la prestación de servicios de navegación aérea por un proveedor;
- b) los recursos que se dediquen a actividades ajenas a la prestación de servicios de navegación aérea.

El presente Reglamento determina y adopta las disposiciones obligatorias de los siguientes requisitos reglamentarios de seguridad de Eurocontrol (ESARR), que son relevantes para la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea:

#### Artículo 2

##### Definiciones

1. A efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones que establece el Reglamento (CE) n° 549/2004.

2. Además de las definiciones contempladas en el apartado 1, se entenderá por:

- a) «trabajo aéreo»: una operación de vuelo en la que se utilice una aeronave para servicios especializados, por ejemplo en agricultura, construcción, fotografía, prospección, observación y patrullaje, búsqueda y salvamento o publicidad aérea;
- b) «transporte aéreo comercial»: cualquier operación de vuelo que incluya el transporte de pasajeros, mercancías o correo, en régimen de remuneración o arrendamiento;
- c) «sistema funcional»: una combinación de sistemas, procedimientos y recursos humanos organizada para ejercer una función en el contexto de ATM;
- d) «aviación general»: cualquier operación de aviación civil distinta de los servicios aéreos regulares y de las operaciones de transporte no regulares, en régimen de remuneración o arrendamiento;
- e) «autoridad nacional de supervisión»: el órgano u órganos nombrados o creados por los Estados miembros en calidad de autoridad nacional, en virtud del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 549/2004;
- f) «situación peligrosa»: cualquier condición, suceso o circunstancia que pueda dar lugar a un accidente;
- g) «organización operativa»: una organización responsable de la prestación de servicios técnicos, en apoyo a los servicios de tránsito aéreo, comunicación, navegación o vigilancia;

- h) «riesgo»: la combinación de la probabilidad o de la frecuencia de aparición de un efecto perjudicial provocado por una situación peligrosa, y la severidad de tal efecto;
- i) «garantía de seguridad»: todas las acciones planificadas y sistemáticas necesarias para proporcionar la confianza adecuada de que un producto, un servicio, una organización o un sistema funcional alcanzan un nivel de seguridad aceptable o tolerable;
- j) «objetivo de seguridad»: una declaración cualitativa o cuantitativa que define la frecuencia o probabilidad máxima de que se produzca una situación peligrosa;
- k) «requisito de seguridad»: un medio para mitigar los riesgos, definido a partir de una estrategia de mitigación de riesgos, que permita alcanzar un objetivo de seguridad determinado, incluidos los requisitos de organización, operación, procedimiento, función, rendimiento, interoperabilidad o características medioambientales;
- l) «servicios»: un servicio o un conjunto de servicios de navegación aérea.

3. «Proveedor de servicios aéreos» deberá entenderse que incluye a una organización solicitante de un certificado para la provisión de dichos servicios.

### Artículo 3

#### Concesión de certificados

1. Para obtener el certificado necesario para prestar servicios de navegación aérea, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 550/2004, los proveedores de servicios de navegación aérea deberán cumplir los requisitos generales comunes que figuran en el anexo I, así como los requisitos específicos adicionales que figuran en los anexos II a V del presente Reglamento, en función del tipo de servicio que presten, sin perjuicio de las exenciones del artículo 4.

2. La autoridad nacional de supervisión emitirá un certificado al proveedor de servicios de navegación aérea una vez haya verificado el cumplimiento con los requisitos comunes, por parte de este último.

3. El proveedor de servicios de navegación aérea deberá cumplir los requisitos comunes a más tardar en la fecha en que se expida el certificado, en virtud del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 550/2004.

### Artículo 4

#### Exenciones

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, algunos proveedores de servicios de navegación aérea podrán optar por no acogerse a la posibilidad de prestar servicios transfronterizos y renunciar al reconocimiento mutuo dentro del cielo único europeo.

En tales circunstancias, podrán solicitar un certificado limitado al espacio aéreo bajo responsabilidad del Estado miembro a que se refiere el artículo 7, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 550/2004.

Para cursar dicha solicitud, el proveedor de servicios de tránsito aéreo prestará o planificará la prestación de servicios limitados a una o varias de las siguientes categorías:

- a) aviación general;
- b) trabajos aéreos;
- c) transporte aéreo comercial limitado a aeronaves de menos de 10 toneladas de masa máxima de despegue o menos de 20 asientos;
- d) transporte aéreo comercial con menos de 10 000 movimientos anuales, independientemente de la masa máxima de despegue y del número de asientos, calculándose el número de movimientos mediante la suma de despegues y aterrizajes calculados sobre la media de los últimos tres años.

Para cursar la solicitud, el proveedor de servicios de navegación aérea que no sea un proveedor de servicios de tránsito aéreo deberá registrar un volumen de negocios anual bruto inferior o equivalente a un millón de euros, por los servicios que preste o tenga intención de prestar.

Si, por razones prácticas objetivas, un proveedor de servicios de navegación aérea no puede acreditar el cumplimiento de estos criterios, la autoridad nacional de supervisión podrá aceptar cifras o previsiones similares con respecto a los límites máximos definidos en los párrafos tercero y cuarto.

En el momento de presentar la solicitud, el proveedor de servicios de navegación aérea deberá entregar a la autoridad nacional de supervisión las pruebas pertinentes en lo que se refiere a los criterios de calificación.

2. La autoridad nacional de supervisión podrá conceder exenciones específicas a los solicitantes que cumplan los criterios del apartado 1, en una medida proporcional a su contribución a la gestión del tránsito aéreo en el espacio aéreo bajo responsabilidad del Estado miembro.

Dichas exenciones sólo podrán referirse a los requisitos del anexo I, con las siguientes excepciones:

- a) parte 1: competencia y capacidad técnica y operativa;
- b) parte 3.1: gestión de la seguridad;
- c) parte 5: recursos humanos;
- d) parte 8.1: prestación de servicios abierta y transparente.

3. Además de las exenciones contempladas en el apartado 2, la autoridad nacional de supervisión podrá conceder exenciones a los solicitantes que presten servicios de información de vuelo de aeródromo mediante la prestación regular de no más de una posición de trabajo en cualquier aeropuerto. Podrá conceder exenciones de forma proporcional a la contribución del solicitante en la gestión del tránsito aéreo en el espacio aéreo bajo responsabilidad del Estado miembro.

Dichas exenciones sólo podrán referirse a los siguientes requisitos del anexo II, parte 3:

- a) responsabilidad en la gestión de la seguridad, así como servicios externos y suministros (parte 3.1.2);
- b) estudios de seguridad (parte 3.1.3);
- c) requisitos de seguridad para el análisis y mitigación de riesgos en relación con los cambios (parte 3.2).

4. No se concederán exenciones de los requisitos incluidos en los anexos III, IV o V.

5. De conformidad con el anexo II del Reglamento (CE) nº 550/2004, la autoridad nacional de supervisión deberá:

- a) especificar la naturaleza y el alcance de la exención en las condiciones adjuntas al certificado, indicando su fundamento jurídico;

b) limitar la validez temporal del certificado, y

c) controlar si los proveedores de servicios de navegación aérea siguen cualificados para acogerse a la exención.

#### Artículo 5

#### **Demostración de cumplimiento**

1. A petición de la autoridad nacional de supervisión, el proveedor de servicios de navegación aérea suministrará todas las pruebas pertinentes para demostrar que cumple los requisitos comunes aplicables. El proveedor de servicios de navegación aérea hará uso de datos existentes.

2. El proveedor de servicios de navegación aérea certificado notificará a la autoridad nacional de supervisión los cambios previstos en su prestación de servicios que puedan afectar al cumplimiento de los requisitos comunes aplicables o de las condiciones adjuntas al certificado.

3. El proveedor de servicios de tránsito aéreo certificado notificará a la autoridad nacional de supervisión los cambios que tenga previsto introducir en la prestación de servicios de tránsito aéreo relacionados con la seguridad.

4. Si un proveedor de servicios de navegación aérea certificado deja de cumplir los requisitos comunes aplicables o las condiciones adjuntas al certificado, la autoridad nacional de supervisión competente adoptará una decisión en un plazo no superior a un mes. En dicha decisión, la autoridad nacional de supervisión exigirá del proveedor de servicios de navegación aérea que adopte medidas correctoras.

La decisión se notificará de inmediato al proveedor de servicios de navegación aérea afectado.

La autoridad nacional de supervisión comprobará que las medidas correctoras han sido aplicadas antes de notificar su aprobación al proveedor de servicios de navegación aérea. Si las medidas correctoras no se han aplicado debidamente en el plazo acordado, la autoridad nacional de supervisión adoptará las medidas oportunas de ejecución forzosa, de conformidad con el artículo 7, apartado 7, del Reglamento (CE) nº 550/2004 y con el artículo 9 del Reglamento (CE) nº 549/2004, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar la continuidad de los servicios.

### Artículo 6

#### Facilitación del control del cumplimiento

De conformidad con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 550/2004, los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán las inspecciones y los estudios de la autoridad nacional de supervisión o de la organización reconocida que actúe en su nombre, incluidas visitas *in situ* y visitas sin notificación previa.

Las personas autorizadas estarán facultadas para realizar las actividades siguientes:

- a) examinar los registros, datos, procedimientos y cualquier otra documentación que sean pertinentes para la prestación de servicios de navegación aérea;
- b) obtener copias o extractos de dichos registros, datos, procedimientos y demás material;
- c) solicitar explicaciones orales *in situ*;
- d) acceder a cualquier local, terreno o medio de transporte pertinente.

Las inspecciones y estudios se realizarán con arreglo a las disposiciones legales del Estado miembro en la que se lleven a cabo.

### Artículo 7

#### Cumplimiento permanente

La autoridad nacional de supervisión controlará anualmente el cumplimiento permanente de las obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea a los que haya expedido un certificado en función de las evidencias que obren en su poder.

Para ello, la autoridad nacional de supervisión establecerá y actualizará anualmente un programa de inspección indicativo, que incluya a todos los proveedores a los que haya expedido un certificado y que se base en una evaluación de los riesgos asociados a las distintas operaciones que constituyan los servicios prestados. Antes de establecer dicho programa, la autoridad consultará a los proveedores de servicios de navegación aérea afectados, así como a cualquier otra autoridad nacional de supervisión afectada, si procede.

El programa indicará el intervalo previsto entre las inspecciones de los distintos centros de actividad.

### Artículo 8

#### Normas de seguridad para el personal de ingeniería y técnico

En lo que se refiere a la prestación de servicios de tránsito aéreo, comunicación, navegación o vigilancia, la autoridad nacional de supervisión o cualquier otra autoridad designada por un Estado miembro para desempeñar dicha tarea deberá:

- a) emitir normas de seguridad adecuadas para el personal de ingeniería y técnico que desempeñe tareas operativas relacionadas con la seguridad;
- b) garantizar una supervisión de la seguridad adecuada y oportuna del personal de ingeniería y técnico asignado por una organización operativa a tareas operativas relacionadas con la seguridad;
- c) siempre que existan motivos razonables y tras el oportuno estudio, adoptar las medidas adecuadas con respecto a la organización operativa y/o su personal de ingeniería y técnico que no cumplan las disposiciones del anexo II, parte 3.3;
- d) comprobar que se han establecido métodos adecuados para garantizar que las terceras partes asignadas a tareas operativas relacionadas con la seguridad cumplan las disposiciones del anexo II, parte 3.3.

### Artículo 9

#### Procedimiento de revisión paritaria

1. La Comisión, en cooperación con los Estados miembros, organizará revisiones paritarias de las autoridades nacionales de supervisión, de conformidad con lo dispuesto en los apartados 2 a 6.

2. La revisión paritaria correrá a cargo de un equipo de expertos nacionales (expertos paritarios). El equipo constará de expertos procedentes de al menos tres Estados miembros distintos. Los expertos no participarán en revisiones paritarias realizadas en el Estado miembro en el que estén empleados. La Comisión establecerá y mantendrá una lista de expertos nacionales designados por los Estados miembros, que cubrirán todos los aspectos de los requisitos comunes mencionados en el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 550/2004.

3. A más tardar tres meses antes de efectuar una revisión paritaria, la Comisión informará de la misma al Estado miembro y a la autoridad nacional de supervisión involucrados, así como de la fecha en que está programada y de la identidad de los expertos participantes.

El Estado miembro cuya autoridad nacional de supervisión esté sujeta a revisión aprobará la composición del equipo de expertos antes de que inicie su labor.

4. En un plazo de tres meses tras la revisión, el equipo que la haya realizado redactará, por consenso, un informe que podrá incluir recomendaciones. La Comisión organizará una reunión con los expertos y la autoridad nacional de supervisión para debatir del informe.

5. La Comisión remitirá el informe al Estado miembro interesado. Éste podrá presentar sus observaciones en un plazo de

tres meses tras su recepción. Dichas observaciones incluirán, si procede, las medidas que haya adoptado o tenga previsto adoptar en un plazo determinado para dar respuesta a la revisión.

Salvo acuerdo contrario del Estado miembro interesado, no se publicará el informe de la revisión, ni los informes posteriores.

6. La Comisión informará anualmente a los Estados miembros, por medio del Comité del cielo único, de las conclusiones principales de estas revisiones.

#### *Artículo 10*

#### **Entrada en vigor**

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

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

Hecho en Bruselas, el 20 de diciembre de 2005.

*Por la Comisión*  
Jacques BARROT  
*Vicepresidente*

---

## ANEXO I

**REQUISITOS GENERALES PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA****1. COMPETENCIA Y CAPACIDAD TÉCNICA Y OPERATIVA**

El proveedor de servicios de navegación aérea deberá ser capaz de prestar servicios de forma segura, eficaz, continuada y sostenible, que se ajusten a un nivel razonable de demanda general en un espacio aéreo determinado. Para ello, mantendrá la experiencia y la competencia técnica y operativa adecuadas.

**2. ESTRUCTURA Y GESTIÓN ORGANIZATIVAS****2.1. Estructura organizativa**

El proveedor de servicios de navegación aérea establecerá y gestionará su organización de acuerdo con una estructura que respalde una prestación de servicios segura, eficaz y continuada.

La estructura organizativa definirá:

- a) la autoridad, las obligaciones y las responsabilidades de los responsables titulares de los puestos, en particular de los directivos encargados de seguridad, calidad, protección, recursos financieros y humanos;
- b) las relaciones y estructuras jerárquicas entre las distintas partes y procesos de la organización.

**2.2. Gestión organizativa**

El proveedor de servicios de navegación aérea presentará un plan empresarial que abarque un período mínimo de cinco años. Dicho plan deberá:

- a) presentar los objetivos generales y las metas del proveedor de servicios aéreos y su estrategia para alcanzarlos de conformidad con sus planes generales a largo plazo y con los requisitos comunitarios pertinentes para el desarrollo de la infraestructura u otras tecnologías;
- b) contener objetivos de rendimiento adecuados en materia de calidad y nivel de servicio, seguridad y eficiencia en costes.

El proveedor de servicios de navegación aérea elaborará un plan anual para el año siguiente, en el que se especificarán más las características del plan empresarial y se describirán los posibles cambios.

El plan anual se referirá a las siguientes disposiciones en materia de nivel y calidad del servicio (como el nivel previsto de capacidad, la seguridad y las demoras en los vuelos), así como a las medidas financieras:

- a) información sobre la implantación de nuevas infraestructuras u otros desarrollos y declaración sobre la forma en que contribuirán a mejorar el nivel y la calidad del servicio;
- b) indicadores de resultados que permitan evaluar de forma razonable el nivel y la calidad del servicio;
- c) situación financiera a corto plazo prevista por el proveedor de servicios, así como cualquier cambio o impacto en el plan empresarial.

**3. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y DE LA CALIDAD****3.1. Gestión de la seguridad**

El proveedor de servicios de navegación aérea gestionará la seguridad de todos sus servicios. Para ello, establecerá contactos formales con todos los interlocutores que puedan influir directamente en la seguridad de sus servicios.

**3.2. Sistema de gestión de la calidad**

El proveedor de servicios de navegación aérea deberá establecer, a más tardar 2 años tras la entrada en vigor del presente Reglamento un sistema de gestión de la calidad que cubra todos los servicios de navegación aérea prestados, de conformidad con los siguientes principios. Deberá:

- a) definir la política de calidad para cumplir lo mejor posible las necesidades de los distintos usuarios;

- b) establecer programas de garantía de la calidad que contengan procedimientos destinados a comprobar que todas las operaciones han sido realizadas de conformidad con los requisitos, normas y procedimientos aplicables;
- c) proporcionar evidencias del funcionamiento del sistema de calidad mediante manuales y documentos de supervisión;
- d) nombrar a representantes de la dirección para controlar el cumplimiento de los procedimientos y la adecuación de los mismos, a fin de garantizar unas prácticas operativas seguras y eficientes;
- e) efectuar revisiones del sistema de calidad implantado y adoptar, si procede, medidas correctoras.

Se considerará una prueba de cumplimiento suficiente un certificado EN ISO 9001, que cubra los servicios de navegación aérea del proveedor, expedido por una organización debidamente acreditada. El proveedor de servicios de navegación aérea aceptará que se revele la documentación relacionada con la certificación a la autoridad nacional de supervisión, si así lo solicitara esta última.

### 3.3. Manuales de operaciones

El proveedor de servicios de navegación aérea suministrará y actualizará los manuales de operaciones relacionados con la prestación de sus servicios para uso y guía de su personal operativo. Garantizará que:

- a) los manuales de operaciones contengan las instrucciones y la información que requiere el personal operativo para llevar a cabo sus funciones;
- b) el personal interesado pueda acceder a las partes pertinentes de los manuales de operaciones;
- c) se informe sin demora al personal operativo de las modificaciones en el manual de operaciones que afecten a sus funciones, así como de su entrada en vigor.

## 4. PROTECCIÓN

El proveedor de servicios de navegación aérea establecerá un sistema de gestión de la protección para garantizar:

- a) la protección de sus instalaciones y de su personal, con el fin de evitar interferencias ilícitas que afecten a la prestación de servicios;
- b) la protección de los datos operativos que reciba, produzca o emplee, para que su acceso quede restringido a las personas autorizadas.

El sistema de gestión de la protección definirá:

- a) los procedimientos relativos al análisis y mitigación de riesgos en materia de protección, al control y a la mejora de la protección, los estudios sobre protección y la difusión de enseñanzas al respecto;
- b) los medios elaborados para detectar fallos en la protección y alertar al personal con los avisos oportunos;
- c) los medios para limitar los efectos de esos fallos en la protección y para identificar acciones de recuperación y procedimientos de reducción a fin de evitar que se repitan.

El proveedor de servicios de navegación aérea se asegurará, cuando proceda, que su personal tiene las autorizaciones de seguridad y coordinará con las autoridades civiles y militares pertinentes para garantizar la protección de sus instalaciones, de su personal y de sus datos.

## 5. RECURSOS HUMANOS

El proveedor de servicios de navegación aérea empleará a personal debidamente cualificado para garantizar la prestación de sus servicios de forma segura, eficaz, continuada y sostenible. En este contexto, deberá establecer las políticas de contratación y formación del personal oportunas.

## 6. SOLVENCIA FINANCIERA

### 6.1. Capacidad económica y financiera

El proveedor de servicios de navegación aérea deberá poder cumplir sus obligaciones financieras, como los costes de explotación fijos y variables o los costes en inversiones de capital. Recurrirá a un sistema de contabilidad adecuado. Demostrará su capacidad mediante el plan anual mencionado en la parte 2.2 del presente anexo, así como mediante balances y cuentas, según exija su situación jurídica.

## 6.2. Auditoría financiera

De conformidad con el artículo 12, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 550/2004, el proveedor de servicios de navegación aérea demostrará que se somete regularmente a una auditoría independiente.

## 7. RESPONSABILIDAD Y COBERTURA DE SEGUROS

El proveedor de servicios de navegación aérea dispondrá de una cobertura adecuada frente a responsabilidades en que pudiera incurrir que se derive de la legislación aplicable.

El método empleado para garantizar la cobertura será adecuado a los posibles daños y perjuicios, teniendo en cuenta la situación jurídica del proveedor de servicios de navegación aérea y el nivel de cobertura de los seguros comerciales disponibles.

El proveedor de servicios de navegación aérea que recurra a los servicios de otro proveedor de servicios de navegación aérea garantizará que los acuerdos cubran el reparto de responsabilidades entre ellos.

## 8. CALIDAD DEL SERVICIO

### 8.1. Prestación de servicios abierta y transparente

El proveedor de servicios de navegación aérea prestará sus servicios de forma abierta y transparente. Publicará las condiciones de acceso a sus servicios y establecerá un proceso periódico de consulta formal de los usuarios de sus servicios, ya sea individual o colectivamente, al menos una vez al año.

El proveedor de servicios de navegación aérea no discriminará por razones de nacionalidad o de identidad del usuario o por la categoría de usuarios, de conformidad con la legislación comunitaria aplicable.

### 8.2. Planes de contingencia

A más tardar un año tras la certificación, el proveedor de servicios de navegación aérea implantará planes de contingencia para todos los servicios que presta en caso de sucesos que supongan un deterioro significativo o una interrupción de sus servicios.

## 9. REQUISITOS EN MATERIA DE INFORMACIÓN

El proveedor de servicios de navegación aérea deberá poder suministrar un informe anual de sus actividades a la autoridad nacional de supervisión competente. Dicho informe incluirá sus resultados financieros, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 550/2004, así como su rendimiento operativo y las demás actividades y evoluciones significativas, especialmente en el ámbito de la seguridad.

El informe anual incluirá como mínimo:

- una evaluación del nivel y de la calidad del servicio ofrecido y del nivel de seguridad proporcionado,
- los resultados del proveedor de servicios de navegación aérea con respecto a los objetivos de rendimiento establecidos en el plan empresarial, comparando los resultados reales con el plan anual mediante los indicadores de rendimiento que figuren en el mismo,
- evolución de las operaciones y de las infraestructuras,
- resultados financieros, siempre que no se publiquen por separado de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 550/2004,
- información sobre el proceso de consulta formal con los usuarios de sus servicios,
- información sobre la política de recursos humanos.

El proveedor de servicios de navegación aérea dará acceso público al contenido del informe anual en las condiciones que establezca la autoridad nacional de supervisión de acuerdo con la legislación nacional.

## ANEXO II

**REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**

## 1. PROPIEDAD

El proveedor de servicios de tránsito aéreo expondrá a la autoridad nacional de supervisión mencionada en el artículo 7, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 550/2004:

- su situación jurídica, la estructura de su propiedad y los posibles acuerdos que tengan un impacto significativo en el control de sus activos,
- sus relaciones con organizaciones que no participen en la prestación de servicios de navegación aérea, incluidas las actividades comerciales en las que esté involucrado, directamente o por medio de empresas vinculadas, que representen más de un 1 % de sus perspectivas de ingresos. Además, notificará a dicha autoridad todo cambio que se produzca en la propiedad de cualquier accionista que represente al menos un 10 % del capital total del proveedor.

El proveedor de servicios de tránsito aéreo adoptará todas las medidas necesarias para evitar conflictos de intereses que puedan comprometer la prestación imparcial y objetiva de sus servicios.

## 2. PRESTACIÓN DE SERVICIOS ABIERTA Y TRANSPARENTE

Además de las disposiciones del anexo I, parte 8.1, y en caso de que un Estado miembro decida organizar la prestación de servicios específicos de tránsito aéreo en un entorno competitivo, un Estado miembro puede tomar todas las medidas adecuadas para asegurar que los proveedores de dichos servicios específicos de tránsito aéreo no adopten conductas destinadas a evitar, restringir o falsear la competencia, ni a abusar de una posición dominante, de conformidad con la legislación nacional y comunitaria vigente.

## 3. SEGURIDAD DEL SERVICIO

## 3.1. Sistema de gestión de la seguridad

3.1.1. *Requisitos generales de seguridad*

El proveedor de servicios de tránsito aéreo deberá establecer, como parte integral de la gestión de sus servicios, un sistema de gestión de la seguridad que:

- garantice un enfoque formalizado, explícito y en favor de la actividad para una gestión sistemática de la seguridad que le permita cumplir las responsabilidades en materia de seguridad que supone la prestación de sus servicios; se aplique a todos sus servicios y a las medidas auxiliares bajo su dirección; y se base en una declaración de política de seguridad que defina el enfoque fundamental de la organización en lo que se refiere a la gestión de la seguridad (gestión de la seguridad),
- garantice que todas las personas que, en la prestación de servicios de tránsito aéreo, estén involucradas en aspectos de seguridad tengan una responsabilidad individual en lo que se refiere a sus propias acciones; que los directivos respondan de los resultados en materia de seguridad de sus respectivos departamentos o divisiones y que la cúpula dirigente del proveedor asuma una responsabilidad general en materia de seguridad (responsabilidad de la seguridad),
- garantice que la consecución de una seguridad satisfactoria en los servicios de tránsito aéreo reciba la máxima prioridad (prioridad de la seguridad),
- garantice que en la prestación de servicios de tránsito aéreo, el objetivo de seguridad principal sea reducir al mínimo su contribución al riesgo de un accidente aéreo, en la medida de sus posibilidades (objetivo de seguridad);

3.1.2. *Requisitos para alcanzar la seguridad*

En el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad, el proveedor de servicios de tránsito aéreo deberá:

- garantizar que el personal haya recibido la formación adecuada y sea competente para desempeñar la tarea que le haya sido asignada, además de disponer de las licencias y títulos adecuados, en su caso, y de cumplir los requisitos en materia de aptitud física (competencia),

- garantizar que una función de la gestión de la seguridad está identificada con la responsabilidad organizativa, para el desarrollo y mantenimiento del sistema de gestión de la seguridad; garantizar que quien desempeñe estas responsabilidades es independiente de la jerarquía y rinde cuentas directamente al nivel superior de la organización. Ahora bien, en el caso de pequeñas organizaciones en las que la combinación de responsabilidades pueda impedir una independencia suficiente a este respecto, los sistemas de garantía de seguridad se completarán con medios independientes adicionales; se garantizará asimismo que la cúpula dirigente del proveedor de servicios participe de forma activa en que se garantice la gestión de la seguridad (responsabilidad en la gestión de la seguridad),
- garantizar que, en la medida de lo posible, se determinen y mantengan niveles de seguridad cuantitativos para todos los sistemas funcionales (niveles de seguridad cuantitativos),
- garantizar que el sistema de gestión de la seguridad esté sistemáticamente documentado, de modo que se establezca un vínculo claro con la política de seguridad de la organización (documentación del sistema de gestión de la seguridad),
- garantizar que se acredite la seguridad de los servicios y suministros exteriores, habida cuenta de su importancia para la seguridad de la prestación de sus servicios (servicios y suministros exteriores),
- garantizar que el análisis y mitigación de riesgos se realice en el nivel adecuado, para que se tengan en cuenta todos los aspectos de la prestación de ATM (análisis y mitigación de riesgos). En lo que se refiere a los cambios en el sistema funcional de ATM, se aplicarán las disposiciones de la parte 3.2 del presente anexo,
- garantizar que se investiguen de inmediato las incidencias operativas o técnicas de ATM que se considere puedan tener repercusiones significativas para la seguridad y que se adopten las medidas correctoras necesarias (incidencias relacionadas con la seguridad). Asimismo, deberá demostrarse que se han aplicado los requisitos sobre información y evaluación de las incidencias relacionadas con la seguridad de conformidad con la legislación nacional y comunitaria vigente.

### 3.1.3. Requisitos para la garantía de seguridad

En el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad, el proveedor de servicios de tránsito aéreo deberá garantizar que:

- se efectúen de forma rutinaria estudios de seguridad, para recomendar mejoras si procede, suministrar a los responsables una garantía de la seguridad de sus actividades en los ámbitos de su competencia y confirmar el cumplimiento de las partes pertinentes del sistema de gestión de la seguridad (estudios de seguridad),
- se implanten métodos para detectar cambios en las operaciones o sistemas funcionales de los que pueda deducirse que un elemento determinado alcanzará un punto en el que dejarán de cumplirse las normas aceptables de seguridad, y se adopten medidas correctoras (control de la seguridad),
- se mantengan registros de seguridad en todo el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad, como base para suministrar una garantía de seguridad a todas las personas asociadas, responsables o dependientes de los servicios prestados, y a la autoridad nacional de supervisión (registros de seguridad).

### 3.1.4. Requisitos para el fomento de la seguridad

En el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad, el proveedor de servicios de tránsito aéreo garantizará que:

- todo el personal sea consciente de los posibles peligros para la seguridad que conlleva su cometido (sensibilización en materia de seguridad),
- las enseñanzas derivadas de la investigación de incidentes de seguridad y demás actividades relacionadas con la seguridad se difundan en la organización tanto en la base como en la dirección (difusión de enseñanzas),
- se anime de forma activa a todo el personal a proponer soluciones para identificar las situaciones peligrosas y se introduzcan cambios para mejorar la seguridad siempre que parezca necesario (mejora de la seguridad).

### 3.2. Requisitos de seguridad para el análisis y mitigación de riesgos en relación con los cambios

#### 3.2.1. Sección 1

En el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad, el proveedor de servicios de tránsito aéreo deberá garantizar que se procede sistemáticamente a la determinación de las situaciones peligrosas, así como al análisis y mitigación de riesgos, para cualquier modificación de las partes del sistema funcional de ATM y de los dispositivos auxiliares que estén bajo su dirección, de tal forma que se tenga en cuenta:

- a) el ciclo completo del componente del sistema funcional de ATM considerado, desde la definición y planificación iniciales hasta las operaciones posteriores a la implantación, el mantenimiento y la retirada del servicio;
- b) los componentes embarcados, terrestres y, si procede, espaciales del sistema funcional de ATM, mediante la cooperación con las partes responsables, y
- c) los equipos, los procedimientos y los recursos humanos del sistema funcional de ATM, las interacciones entre éstos y las interacciones entre el componente considerado y el resto del sistema funcional de ATM.

#### 3.2.2. Sección 2

Los procesos de determinación de la situación peligrosa y de análisis y mitigación de riesgos incluirán:

- a) la determinación del alcance, de los límites y de las interfaces del componente considerado, así como la identificación de las funciones que dicho componente ha de desempeñar y el entorno operativo en que está previsto su funcionamiento;
- b) la determinación de los objetivos de seguridad que deba cumplir el componente, que incluirá:
  - una identificación de las situaciones peligrosas creíbles y de las condiciones de averías en relación con las operaciones de ATM, así como de sus efectos combinados,
  - una evaluación de las posibles repercusiones en la seguridad de la aeronave y una evaluación de su severidad, en función de la clasificación correspondiente que figura en la sección 4,
  - una determinación de su tolerabilidad, en términos de probabilidad máxima de que se produzca la situación peligrosa, establecida en función de la severidad y la probabilidad máxima de que se produzcan sus efectos, de conformidad con lo dispuesto en la sección 4;
- c) la elaboración, si procede, a partir de lo expuesto, de una estrategia de reducción de riesgos que:
  - especifique las medidas de defensa que procede aplicar para evitar las situaciones peligrosas generadoras de riesgos,
  - incluya, en su caso, la elaboración de requisitos de seguridad que puedan incidir en el componente considerado, o en otras partes del sistema funcional ATM, o en el entorno operativo, y
  - presente una garantía de viabilidad y eficacia;
- d) la comprobación de que se han cumplido todos los objetivos y requisitos de seguridad identificados
  - antes de la introducción del cambio,
  - en las posibles fases transitorias del servicio operativo,
  - durante su ciclo operativo, y
  - durante las posibles fases transitorias hasta la retirada del servicio.

## 3.2.3. Sección 3

Los resultados, fundamentos y pruebas de los procesos de análisis y mitigación de riesgos, incluida la identificación de las situaciones peligrosas, se recopilarán y documentarán de tal forma que:

- se elaboren argumentaciones completas para demostrar que el componente considerado, así como el sistema funcional de ATM en general, ofrecen y seguirán ofreciendo un nivel tolerable de seguridad, cumpliendo los requisitos y objetivos de seguridad asignados. Se indicarán, si procede, las características de las técnicas empleadas en materia de previsión, control o estudio,
- puedan rastrearse todos los requisitos de seguridad relacionados con la introducción de un cambio con respecto a las operaciones o funciones previstas.

## 3.2.4. Sección 4

## Identificación de las situaciones peligrosas y evaluación de la severidad

Se procederá a una identificación sistemática de las situaciones peligrosas. La severidad de sus efectos en un entorno operativo determinado se establecerá en función del sistema de clasificación que se expone a continuación. La clasificación de la severidad se basará en una argumentación específica que demuestre el efecto más probable de las situaciones peligrosas, en la hipótesis menos favorable.

Grado de severidad	Efecto en las operaciones
1 (el más grave)	Accidente <sup>(1)</sup>
2	Incidente grave <sup>(1)</sup>
3	Incidente importante en la operación de una aeronave, que podría haber puesto en peligro la seguridad de dicha aeronave, por una cuasi colisión con otra aeronave, con el suelo o con obstáculos
4	Incidente significativo, cuyas circunstancias apuntan a que podría haberse producido un accidente, un incidente grave o un incidente importante, de no haberse gestionado el riesgo con arreglo a los márgenes de seguridad, o de haber habido otra aeronave en las inmediaciones
5 (el menos grave)	Sin efecto inmediato en la seguridad

<sup>(1)</sup> Tal como se define en la Directiva 94/56/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil (DO L 319 de 12.12.1994, p. 14).

Para establecer el efecto de una situación peligrosa en las operaciones y determinar su severidad, el enfoque/proceso sistemático incluirá los efectos de las situaciones peligrosas en los distintos elementos del sistema funcional de ATM, como la tripulación, los controladores de circulación aérea, las capacidades funcionales de las aeronaves y de la parte terrestre del sistema funcional de ATM y la posibilidad de prestar servicios de tránsito aéreo seguros.

## Esquema de clasificación de riesgos

Los objetivos de seguridad basados en el riesgo deberán establecerse según la probabilidad máxima de que se produzca la situación peligrosa, en función de la severidad de su efecto y de la probabilidad máxima de dicho efecto.

Como complemento necesario para demostrar que se cumplen los objetivos cuantitativos establecidos, se aplicarán consideraciones adicionales de gestión de la seguridad para incrementar la seguridad del sistema ATM en la medida de lo posible.

### 3.3. Requisitos de seguridad para el personal de ingeniería y técnico que realice tareas operativas relacionadas con la seguridad

El proveedor de servicios de tránsito aéreo garantizará que el personal de ingeniería y técnico, incluido el personal de organizaciones subcontratadas relacionadas con la operación que exploten y mantengan el equipo ATM homologado, tenga y mantenga un conocimiento y una comprensión suficientes de los servicios en que está interviniendo, de los efectos reales y potenciales de su actuación en la seguridad de dichos servicios y de los límites adecuados que ha de aplicar.

En lo que se refiere al personal dedicado a tareas relacionadas con la seguridad, incluido el personal de organizaciones subcontratadas relacionadas con la operación, el proveedor de servicios de tránsito aéreo documentará la adecuación de sus competencias; los sistemas de turnos para garantizar una cobertura suficiente y la continuidad del servicio; la política y el régimen de calificación del personal, la política de formación del personal, los planes de formación y los datos sobre formación del personal, así como los mecanismos para la supervisión del personal no cualificado. Implantará procedimientos para los casos en los que pueda haber dudas sobre la condición física o mental del personal.

El proveedor de servicios de tránsito aéreo mantendrá un registro de datos sobre el número, la situación y el reparto del personal dedicado a tareas relacionadas con la seguridad. Dicho registro:

- a) identificará a los directivos responsables de funciones relacionadas con la seguridad;
- b) consignará las cualificaciones pertinentes del personal técnico y operativo con respecto a los requisitos en materia de competencia y habilidades;
- c) especificará los lugares y los cometidos asignados al personal técnico y operativo, incluidos los sistemas de turnos.

### 4. MÉTODOS DE TRABAJO Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

El proveedor de servicios de tránsito aéreo deberá poder demostrar que sus métodos de trabajo y procedimientos operativos cumplen las normas que figuran en los siguientes anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que resulten pertinentes para la prestación de servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate:

- anexo 2 — Reglamento del aire (10ª edición, julio de 2005);
- anexo 10 — Telecomunicaciones aeronáuticas, Volumen II — Procedimientos de comunicación (6ª edición, octubre de 2001 incluyendo todas las enmiendas hasta la nº 79);
- anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo (13ª edición, julio de 2001 incluyendo todas las enmiendas hasta la nº 43).

## ANEXO III

**REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS METEOROLÓGICOS****1. COMPETENCIA Y CAPACIDAD TÉCNICA Y OPERATIVA**

El proveedor de servicios meteorológicos deberá garantizar, que la información meteorológica, necesaria para el cumplimiento de su cometido, está disponible de forma adecuada para:

- los operadores y los miembros de la tripulación de vuelo para la planificación previa al vuelo y durante el vuelo,
- los proveedores de servicios de tránsito aéreo y de servicios de información de vuelo,
- las unidades de servicios de búsqueda y salvamento, y
- los aeropuertos.

El proveedor de servicios meteorológicos deberá confirmar el nivel de exactitud alcanzable de la información distribuida para las operaciones, incluida la fuente de dicha información y garantizará a su vez que la información se distribuya con la suficiente antelación y se actualice según proceda.

**2. MÉTODOS DE TRABAJO Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS**

El proveedor de servicios meteorológicos deberá poder demostrar que sus métodos de trabajo y procedimientos operativos cumplen las normas que figuran en los siguientes anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que resulten pertinentes para la prestación de servicios meteorológicos en el espacio aéreo de que se trate:

- anexo 3 — Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional (15ª edición, julio de 2004),
- anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo (13ª edición, julio de 2001 incluyendo todas las enmiendas hasta la nº 43),
- anexo 14 — Aeródromos (Volumen I: 4ª edición, julio de 2004; Volumen II, 2ª edición, julio de 1995 incluyendo todas las enmiendas hasta la nº 3).

## ANEXO IV

**REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA****1. COMPETENCIA Y CAPACIDAD TÉCNICA Y OPERATIVA**

El proveedor de servicios de información aeronáutica deberá garantizar que la información y datos para las operaciones están disponibles en una forma adecuada para:

- el personal de vuelo, incluida la tripulación de vuelo, así como la planificación de vuelos, los sistemas de gestión de vuelo y los simuladores de vuelo, y
- los proveedores de servicios de tránsito aéreo responsables de los servicios de información de vuelo, los servicios de información de vuelo para los aeródromos y el suministro de información prevuelo.

El proveedor de servicios de información aeronáutica deberá garantizar la integridad de los datos y confirmar el nivel de exactitud de la información distribuida para las operaciones, incluida la fuente de dicha información, antes de su distribución.

**2. MÉTODOS DE TRABAJO Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS**

El proveedor de servicios de información aeronáutica deberá poder demostrar que sus métodos de trabajo y procedimientos operativos cumplen las normas que figuran en los siguientes anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que resulten pertinentes para la prestación de servicios de información aeronáutica en el espacio aéreo de que se trate:

- anexo 3 — servicio meteorológico para la navegación aérea internacional (15ª edición, julio de 2004),
  - anexo 4 — cartas aeronáuticas (10ª edición, julio de 2001 incluyendo todas las enmiendas hasta la n° 53),
  - anexo 15 — servicios de información aeronáutica (12ª edición, julio de 2004).
-

## ANEXO V

**REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE COMUNICACIÓN, NAVEGACIÓN O VIGILANCIA****1. COMPETENCIA Y CAPACIDAD TÉCNICA Y OPERATIVA**

El proveedor de servicios de comunicación, navegación o vigilancia deberá garantizar la disponibilidad, la continuidad, la exactitud y la integridad de sus servicios.

El proveedor de servicios de comunicación, navegación o vigilancia deberá confirmar el nivel de calidad de los servicios prestados y demostrar que su equipo es mantenido y, si procede, calibrado de forma periódica.

**2. SEGURIDAD DE LOS SERVICIOS**

El proveedor de servicios de comunicación, navegación o vigilancia deberá cumplir los requisitos del anexo II, parte 3, sobre la seguridad de los servicios.

**3. MÉTODOS DE TRABAJO Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS**

El proveedor de servicios de comunicación, navegación o vigilancia deberá poder demostrar que sus métodos de trabajo y procedimientos operativos cumplen las normas que figuran en el anexo 10 — Telecomunicaciones aeronáuticas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Volumen I: 5ª edición, julio de 1996; Volumen II: 6ª edición, octubre de 2001; Volumen III: 1ª edición, julio de 1995; Volumen IV: 3ª edición, julio de 2002; Volumen V: 2ª edición, julio de 2001 incluyendo todas las enmiendas hasta la nº 79), en la medida en que resulten pertinentes para la prestación de servicios de comunicación, navegación o vigilancia en el espacio aéreo de que se trate.

---