



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 15.11.2005
COM(2005) 579 final

2005/0228 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica el Reglamento (CE) n° 1592/2002, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO REGLAMENTARIO

Con la entrada en vigor, en septiembre de 2002, del Reglamento (CE) n° 1592/2002¹, la Comunidad pasó a disponer de competencias exclusivas en materia de aeronavegabilidad y compatibilidad medioambiental de los productos, componentes y equipos aeronáuticos. Estos últimos, así como las organizaciones responsables de su diseño, fabricación y mantenimiento, deben ajustarse a las normas de carácter uniforme y obligatorio adoptadas por la Comisión².

En virtud del mencionado Reglamento se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la cual proporciona a la Comisión los conocimientos técnicos que esta necesita y la asiste, en particular, en el ejercicio de sus tareas legislativas y reglamentarias. La Agencia también mantiene un sistema de seguimiento del mercado, a fin de controlar la aplicación de la legislación comunitaria, evaluar sus efectos y efectuar las sugerencias pertinentes al respecto. Los certificados y las autorizaciones que garantizan la conformidad de los productos y organizaciones a las normas comunes son expedidos por la AESA o por las administraciones nacionales competentes. La AESA interviene en la certificación de tipo de los productos, así como en lo relativo a las organizaciones situadas en terceros países, mientras que las administraciones nacionales expiden los certificados individuales y las autorizaciones de la mayoría de las organizaciones situadas en su territorio, con arreglo a las normas comunes y bajo el control de la Agencia.

Las competencias de la Agencia quedan delimitadas por el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 1592/2002. Desde la aprobación del texto, se dio por supuesto que los objetivos contemplados en su artículo 2 (en lo principal, garantizar un nivel elevado y uniforme de seguridad y establecer unas condiciones de competencia equitativas para los operadores aéreos) sólo podrían alcanzarse ampliando su ámbito de aplicación a las operaciones aéreas y a la autorización del personal de vuelo. Por otra parte, la Comisión recibió del legislador el encargo explícito de presentar una propuesta en este sentido y de reconsiderar la cuestión de la regulación de las aeronaves de terceros países³.

2. RETOS QUE PLANTEA LA SITUACIÓN ACTUAL

Aunque las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA en sus siglas en inglés)⁴ elaboran desde hace tiempo normas relativas a la explotación de las aeronaves que efectúan operaciones de transporte aéreo comercial⁵ y a las licencias y la formación⁶ de las tripulaciones, la aplicación

¹ Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (DO L 240 de 7.9.2002, p. 1).

² Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003 (DO L 243 de 27.9.2003, p.6) y Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003 (DO L 315 de 28.11.2003, p. 1) relativos, respectivamente, a la certificación y al mantenimiento de los productos, componentes y equipos aeronáuticos.

³ Artículo 7 y considerando 2 del Reglamento 1592/2002.

⁴ Las JAA agrupan a 37 Estados europeos que elaboran normas comunes en materia de seguridad aérea, denominados requisitos aeronáuticos conjuntos (JAR en sus siglas en inglés).

⁵ JAR-OPS 1 y 3.

⁶ JAR-FCL y JAR-STD.

de dichas normas queda a discreción de los Estados Partes. Por consiguiente, son objeto de una puesta en práctica que, en caso de producirse, en muy desigual a escala comunitaria y no permite establecer un nivel de seguridad uniforme. Además, la persistencia de divergencias nacionales también afecta al buen funcionamiento del mercado interior.

La incorporación de los requisitos JAR-OPS a la legislación comunitaria, mediante la modificación todavía pendiente del Reglamento (CEE) n° 3922/91⁷, representará un avance incuestionable pero no permitirá alcanzar un nivel de armonización suficiente, ya que sólo afectará al transporte aéreo comercial. Los demás tipos de aeronaves y de operaciones comerciales, así como las operaciones no comerciales, quedarán al margen de estas normas comunes, que tampoco afectarán a la autorización del personal de vuelo ni a las aeronaves de terceros países.

Sin embargo, la seguridad de las aeronaves de terceros países que realizan operaciones en la Comunidad exige mayores garantías. Los anexos del Convenio de Chicago establecen requisitos mínimos a los que deben ajustarse las aeronaves, los operadores aéreos y las tripulaciones para poder participar en el tráfico aéreo internacional. Aunque la comprobación del cumplimiento de estas obligaciones compete, en primer lugar, al Estado donde esté matriculada la aeronave, los demás Estados contratantes pueden inspeccionar las aeronaves que sobrevuelan su territorio para controlar la seguridad de estas. En la Comunidad, dicha facultad se pone en práctica mediante la denominada Directiva SAFA⁸, la cual remite a los anexos 1, 6 y 8 del Convenio de Chicago. Ahora bien, los controles efectuados por los Estados miembros en este marco se basan exclusivamente en los requisitos mínimos mencionados, que no cubren todos los aspectos de la seguridad aérea.

3. DICTAMEN DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA Y CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS

En este contexto, la Comisión decidió dar curso a la solicitud formulada por el legislador, proponiendo la ampliación de las normas comunes de seguridad a las operaciones aéreas, las licencias de los pilotos y las aeronaves de terceros países.

Para ello, el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 1592/2002 obligaba a la Comisión a obtener el dictamen previo de la AESA. A su vez, la Agencia, en aplicación de sus normas internas⁹ y con arreglo a las prácticas internacionales en la materia, debía llevar a cabo una consulta exhaustiva de todas las partes interesadas y tener en cuenta las observaciones de estas antes de formular su dictamen. A ese objeto, el 27 de abril de 2004 publicó en su sitio Internet¹⁰ un documento de consulta sobre la aplicabilidad, los principios básicos y los requisitos esenciales relativos a las competencias de los pilotos, las operaciones aéreas y la regulación de las

⁷ Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO L 373 de 31.12.1991, p. 4) y documento COM(2004) 73 de 10.2.2004.

⁸ Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad (DO L 143 de 30.4.2004, p. 76).

⁹ Decisión MB/7/03 de 27.6.2003 relativa a los procedimientos aplicados por la Agencia para la elaboración de dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa, adoptada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 del Reglamento (CE) n° 1592/2002.

¹⁰ www.easa.eu.int

aeronaves de terceros países utilizadas por operadores no comunitarios¹¹. Entre el 30 de abril y el 31 de julio de 2004, el documento fue objeto de 1 695 comentarios procedentes de 93 personas, autoridades nacionales, empresas u organizaciones. Los comentarios recibieron una respuesta escrita por parte de la Agencia, a la que pudieron reaccionar las partes interesadas¹².

Basándose en los comentarios formulados durante la consulta, la Agencia elaboró su análisis y remitió a la Comisión, el 15 de diciembre de 2004, un dictamen favorable a la ampliación de las normas comunes a la explotación de aeronaves, la cualificación de pilotos y las aeronaves de terceros países¹³. El dictamen, que puede consultarse en el sitio Internet de la Agencia, refleja la mayoría de las opiniones manifestadas en la consulta y presenta compromisos que pueden ser objeto de un amplio consenso.

4. ESTUDIO DE IMPACTO

La presente propuesta de Reglamento ha estado precedida por un estudio de impacto realizado por los servicios de la Comisión, en el que se examinaron dos opciones en particular:

- la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 1592/2002 y, en consecuencia, de las competencias de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (solución deseada por el legislador);
- la incorporación al Derecho comunitario, a través del Reglamento (CEE) n° 3922/91, de las normas establecidas por medio de la cooperación intergubernamental en el marco de las JAA.

El estudio puso claramente de manifiesto las ventajas para la seguridad aérea y para la mejora del funcionamiento del mercado interior que se derivarían de una solución completamente comunitaria. Por consiguiente, se ha preferido la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 1592/2002.

5. PROPUESTA DE REGLAMENTO

5.1. Instrumento y método

El instrumento legislativo idóneo para aplicar las normas comunes a las operaciones aéreas, las licencias de los pilotos y las aeronaves de terceros países es la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 1592/2002, ya que también es preciso confiar a la Agencia creada en virtud de dicho reglamento las nuevas tareas en los ámbitos señalados, en particular por lo que respecta a la preparación de la reglamentación y a la certificación.

Para evitar que las partes interesadas deban hacer frente a perturbaciones y costes inútiles, las normas comunes se basarán en los requisitos elaborados hasta la fecha por las JAA (JAR-OPS, JAR-FCL y JAR-STD), los cuales pasarán a ser obligatorios y a recibir una aplicación uniforme en toda la Comunidad. Este método es igual al que se eligió en relación con las normas de aeronavegabilidad cuando se adoptó el Reglamento (CE) n° 1592/2002.

¹¹ NPA n° 2/2004.

¹² En el sitio Internet de la AESA puede consultarse la lista de los comentarios y sus autores.

¹³ Dictamen n° 3/2004.

5.2. Contenido

5.2.1. *Modificaciones introducidas en el dictamen de la Agencia*

1. La propuesta de la Comisión se basa en el dictamen formulado por la AESA. Sin embargo, la Comisión ha preferido distanciarse en algunos puntos, al objeto de reforzar y mantener el nivel de seguridad de la aviación civil europea. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2, letra b), del Reglamento (CE) n° 1592/2002, las modificaciones se han efectuado en coordinación con la Agencia:
 - El cambio principal introducido por la Comisión consiste en el refuerzo del ámbito de aplicación del Reglamento, al objeto de incluir todas las aeronaves utilizadas, bajo cualquier concepto, en la Comunidad, dentro de los límites que establece el Convenio de Chicago. Por consiguiente, las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 4 contemplan un espectro más amplio que el propuesto en el dictamen de la AESA.
 - Teniendo en cuenta la opinión mayoritariamente expresada en la consulta, la Agencia había propuesto que se aplicaran requisitos comunes de seguridad a los tripulantes de cabina, pero sin someterlos a un proceso de certificación. Con todo, la AESA también había llamado la atención de la Comisión sobre la incongruencia de la situación en la que se encuentran dichos tripulantes, ya que en la mayoría de los Estados miembros siguen siendo los únicos que realizan tareas de seguridad o protección sin recibir certificación alguna, a pesar de que desempeñan un papel fundamental a la hora de garantizar la seguridad de los pasajeros, como quedó demostrado en el accidente acaecido en Toronto el 2 de agosto de 2005. La Comisión ha considerado que el mantenimiento de esta situación sería contrario a los objetivos formulados en el artículo 2 del Reglamento (CE) n° 1592/2002. Por consiguiente, y siguiendo en la línea iniciada por la modificación pendiente del Reglamento (CEE) n° 3922/91, propone que los tripulantes de cabina cuenten con un certificado (artículo 6 *ter*, apartado 4) que demuestre su cumplimiento de los requisitos esenciales específicos establecidos en el nuevo anexo IV del Reglamento (CE) n° 1592/2002.
 - La Comisión ha considerado que ya no había justificación para eximir sistemáticamente a los aparatos ultraligeros de las normas comunes, puesto que en ocasiones llegan a alcanzar en la actualidad unas prestaciones similares a las de los aviones ligeros. La Comisión desea, por lo tanto, que se determine cuanto antes si algunos de estos aparatos deben ser objeto de normas comunes y en qué medida han de serlo (considerando 4).

5.2.2. *Ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento*

2. En lo que respecta a las operaciones aéreas, las licencias de los pilotos y las aeronaves de terceros países, se han mantenido las propuestas de la AESA. Las líneas principales de la propuesta de Reglamento pueden resumirse del siguiente modo:
 - Operaciones aéreas

Para aumentar la seguridad de los ciudadanos, especialmente en tierra, y facilitar la libre circulación de los servicios en el mercado interior, la propuesta de Reglamento amplía las normas comunes a todas las actividades aéreas (artículo 4, apartado 1 *bis*) y hace extensiva la obligación de certificación a todos los operadores comerciales (artículo 6 *ter*, apartado 2). La

expedición de los certificados será efectuada por los Estados miembros o, en su caso, por la AESA (artículo 15 *ter*, apartado 1), la cual también podría imponer directrices operativas, cuando sea necesario (artículo 15 *ter*, apartado 2).

En el caso de las operaciones no comerciales, las normas se adaptarán en función de la complejidad de las aeronaves utilizadas y no requerirán certificación, como ya ocurre en la mayoría de los Estados miembros. No obstante, cuando dichas operaciones se realicen con aeronaves complejas [artículo 3, letra j)], los operadores en cuestión deberán demostrar su capacidad para responder al conjunto de requisitos esenciales para las operaciones aéreas (artículo 6 *ter*, apartado 3, y anexo IV).

– Licencias de los pilotos

La propuesta de Reglamento impone a la mayoría de los pilotos que operan en la Comunidad la posesión de una licencia expedida con arreglo a requisitos comunes relacionados con sus conocimientos teóricos y prácticos y su aptitud física (artículo 4, apartado 1 *bis*). También deberán recibir un certificado sobre la base de normas comunes las organizaciones de formación de pilotos, las entidades y el personal responsables de evaluar la aptitud médica de estos y los dispositivos sintéticos de entrenamiento de vuelo (artículo 6 *bis*, apartados 1 a 5). La AESA se encargará de supervisar la correcta aplicación de dichas normas por parte de los organismos nacionales de certificación y expedirá los certificados de las organizaciones y los dispositivos sintéticos de entrenamiento de vuelo de países terceros (artículo 15 *bis*).

Sin embargo, no se impondrá a todos los pilotos normas idénticas que, en algunos casos, serían desproporcionadas. Así pues, mientras que el transporte comercial estará sometido a los requisitos máximos, se permitirá que los demás sectores de la aviación sean objeto de normas adaptadas a la complejidad de las aeronaves y el espacio aéreo en el que operan. En particular, la aviación recreativa debe recibir un trato más adecuado a sus características, ya que, de hecho, las normas específicas elaboradas por las JAA (JAR-FCL PPL) se consideran con frecuencia excesivas. La propuesta de Reglamento establecerá una nueva categoría de licencia para operaciones recreativas, más adaptada a la situación de esta categoría de usuarios del espacio aéreo. Dicha licencia podrá ser expedida por un organismo de evaluación acreditado por la Agencia o por la administración nacional competente, a elección del solicitante [artículo 6 *bis*, apartado 2, y artículo 15 *bis*, apartado 1, letra b)]. Las federaciones deportivas podrían desempeñar, por ejemplo, esa función.

– Aeronaves de terceros países

Para proteger de manera eficaz la seguridad de los ciudadanos europeos, tanto en tierra como cuando viajan a bordo de dichos aparatos, la propuesta de Reglamento contempla que las aeronaves de terceros países que realizan operaciones en la Comunidad estén sujetas a las normas comunes, dentro de los límites que establece el Convenio de Chicago [artículos 5.1, 5.4.j), 5.5.d), 6 *bis*.1) y 6 *ter*.1]. Además, en el caso de los operadores de terceros países que realicen operaciones comerciales en la Comunidad, el cumplimiento de las normas comunes deberá quedar reconocido mediante la expedición de un certificado (artículo 6 *ter*, apartados 2 y 6, y artículo 15 *ter*, apartado 1).

5.2.3. *Otras modificaciones introducidas en el Reglamento*

3. Por otra parte, habida cuenta de que el Reglamento (CE) n° 1592/2002 entró en vigor en septiembre de 2002 y la AESA inició sus actividades el 28 de septiembre del año

siguiente, la Comisión considera que es oportuno aprovechar la experiencia adquirida desde ambas fechas para mejorar el texto cada vez que sea necesario. Por consiguiente, al margen de la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento, también se modifican otras disposiciones del mismo, destacando las siguientes:

- Los organismos cualificados que realicen tareas de certificación en nombre de la AESA, o bien en nombre de las autoridades aeronáuticas nacionales cuando se trate de tareas que la Agencia haya asignado a dichas autoridades, deberán recibir una acreditación expedida por esta que garantice su capacidad para realizar las tareas en cuestión (artículo 9 *bis*).
- La gestión de las exenciones ha de simplificarse. En la medida de lo posible, la Comisión sólo debería tener que pronunciarse acerca de las medidas de ese tipo adoptadas por los Estados miembros que no se ajusten al Reglamento y a sus disposiciones de aplicación (artículo 10).
- Es preciso modificar la composición del Consejo de administración, con el fin concreto de aumentar su transparencia. Para ello, se permitirá la participación de observadores de las partes interesadas. Por otra parte, la gobernanza de la Agencia podrá mejorarse mediante la creación de un Comité ejecutivo que adoptará directrices estratégicas y supervisará la ejecución de las decisiones adoptadas por el Consejo de administración (artículos 25, 28 *bis*, 28 *ter* et 28 *quater*).
- Asimismo, en concordancia con lo expresado por la Agencia en su dictamen, debe crearse un mecanismo de control eficaz de todas las aeronaves objeto de explotación en la Comunidad, a fin de garantizar el cumplimiento efectivo del conjunto de normas comunes de seguridad (artículo 7).

6. CUADRO DE CORRELACIONES ENTRE LA NUMERACIÓN ANTIGUA Y LA NUEVA NUMERACIÓN DE LOS ARTÍCULOS DEL REGLAMENTO (CE) N° 1592/2002, CON INDICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS

Nueva numeración	Numeración antigua	Modificaciones introducidas
1	1	Sin cambios
2	2	Se incorpora a los objetivos perseguidos el establecimiento de condiciones de competencia equitativas [letra f) del apartado 2].
3	3	Se añaden nuevas definiciones [letras h) a n)] y se precisa la definición de organismo cualificado [letra f)].
4	4	<p>Para garantizar la seguridad de los ciudadanos, quedan sujetas a normas comunes todas las aeronaves utilizadas en la Comunidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> – se modifican las letras b) y c) del apartado 1 – en el apartado 1 se añade la letra d)

		<ul style="list-style-type: none"> – se añaden los apartados 1 <i>bis</i> y 1 <i>ter</i> – se reformula el apartado 2
5	5	<p>Se añaden nuevas disposiciones relativas a la certificación de los productos diseñados y fabricados en la Comunidad. Demostración del cumplimiento de los requisitos esenciales de aeronavegabilidad por parte de las aeronaves matriculadas en un país tercero:</p> <ul style="list-style-type: none"> – se reformula el apartado 2 – se añade el apartado 2 <i>bis</i> – en el apartado 4 se modifican las letras e) y f) – en el apartado 4 se añade la letra j); en el apartado 5 se añade la letra d)
6	6	Sin cambios
6 <i>bis</i>	Nuevo	Autorización de pilotos
6 <i>ter</i>	Nuevo	Operaciones aéreas
7	7	Se modifica el artículo (creación de un mecanismo colectivo de supervisión de las aeronaves)
8	8	<p>Cambios exigidos por la introducción de los nuevos artículos 6 <i>bis</i> y 6 <i>ter</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> – se reformula el apartado 2 – se añade el apartado 3
9	9	Se formulan con mayor precisión las normas relativas al reconocimiento de los certificados expedidos por un tercer país (modificación del apartado 1)
9 <i>bis</i>	Nuevo	Organismos cualificados
10	10	Se modifica el artículo para simplificar la aplicación de exenciones
11	11	Se modifica el apartado 4, en consonancia con el nuevo artículo 7
11 <i>bis</i>	Nuevo	Se introducen nuevas disposiciones sobre protección de las fuentes de información
12	12	Sin cambios

13	13	Se reformula la letra c) y se añade la letra d), ya que las inspecciones de normalización no culminan en una decisión, sino en la emisión de un informe
14	14	Se reformula la letra a) del apartado 2
15	15	Expedición de autorizaciones de vuelo por parte de la AESA; cualificación del personal responsable de dar el visto bueno a un producto tras una intervención de mantenimiento y certificación de las organizaciones de mantenimiento a cargo de la AESA: – se reformulan las letras e) e i) del apartado 1 – en el apartado 1 se añaden las letras k) y l) – en la letra b) del apartado 2 se modifica el inciso ii) – en el apartado 2 se reformula la letra c)
15 bis	Nuevo	Certificación del personal
15 ter	Nuevo	Certificación de los operadores aéreos
16	16	Se reformula su redacción
17	17	Sin cambios
18	18	Las relaciones de la AESA con las autoridades y organizaciones extranjeras deben ser compatibles con la política exterior general de la Comunidad (modificación del apartado 2)
19	19	Sin cambios
20	20	Sin cambios
21	21	Sin cambios
22	22	Sin cambios
23	23	Sin cambios
24	24	Para una mayor transparencia, el dictamen de la Comisión sobre el programa de trabajo de la AESA deberá hacerse público [letra c) del apartado 2]. En el apartado 2 se aclara la formulación de la letra d): la AESA puede asignar tareas de certificación tanto a las autoridades nacionales como a los organismos cualificados, como ya se especifica en otras partes del texto. El Consejo de administración nombrará a los miembros del Comité ejecutivo

		(apartado 5)
25	25	Nuevas normas en materia de composición del Consejo de administración, que retoman las disposiciones pertinentes del proyecto de acuerdo interinstitucional sobre las agencias reguladoras europeas ¹⁴ (se modifica el apartado 1 y se añade el apartado 3)
26	26	Se modifica el apartado 2
27	27	Sin cambios
28	28	Nuevas normas relativas a los derechos de voto dentro del Consejo de administración que retoman las disposiciones pertinentes del proyecto de acuerdo interinstitucional sobre las agencias reguladoras (se modifica el apartado 2)
28 bis	Nuevo	Creación de un Comité ejecutivo
28 ter	Nuevo	Composición del Comité ejecutivo
28 quater	Nuevo	Procedimientos decisorios del Comité ejecutivo
29	29	Se reformula el apartado 3 para definir con mayor precisión las funciones del Director ejecutivo
30	30	Se introducen cambios en los procedimientos para seleccionar al Director ejecutivo y a los directores de la AESA y para renovar sus mandatos, con arreglo a lo dispuesto en el proyecto de acuerdo interinstitucional sobre las agencias reguladoras (modificación de los apartados 1 y 4)
31	31	Sin cambios
32	32	Sin cambios
33	33	Sin cambios
34	34	Sin cambios
35	35	Se reformula el apartado 1
36	36	Sin cambios
37	37	Sin cambios

¹⁴ COM(2005) 59 de 25.2.2005.

38	38	Sin cambios
39	39	Sin cambios
40	40	Sin cambios
41	41	Nueva disposición sobre recursos ante el Tribunal de Justicia (modificación de los apartados 1 y 2)
42	42	Sin cambios
43	43	Sin cambios
44	44	Sin cambios
45	45	El apartado 1 recibe una formulación más clara
46	46	Investigación de organismos cualificados (se reformula el apartado 1 y se añade el apartado 1 <i>bis</i>)
46 <i>bis</i>	Nuevo	Se especifican el contenido y la forma del programa de trabajo anual
46 <i>ter</i>	Nuevo	Se especifican el contenido y la forma del informe general anual
47	47	Referencia al Reglamento (CE) n° 45/2001 ¹⁵ y precisiones en cuanto a la aplicación del Reglamento (CE) n° 1049/2001 (se añaden los apartados 5 y 6)
48	48	Adaptación al Reglamento financiero de la Agencia (se reformula el apartado 1)
49	49	Sin cambios
50	50	Sin cambios
51	51	Sin cambios
52	52	Sin cambios
53	53	En el apartado 4 se suprimen las disposiciones transitorias relativas a la subvención comunitaria

¹⁵ Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

54	54	Sin cambios
55	55	Sin cambios
56	56	Se suprime el apartado 3, que ha perdido su razón de ser
57	57	Sin cambios (el artículo 2 de la presente propuesta contiene nuevas disposiciones derogatorias)
58	58	Sin cambios (el artículo 3 de la presente propuesta contiene nuevas disposiciones de entrada en vigor)
Anexo I	Anexo I	Sin cambios
Anexo II	Anexo II	Modificaciones
Anexo III	Nuevo	Requisitos esenciales para la autorización de pilotos
Anexo IV	Nuevo	Requisitos esenciales para las operaciones aéreas
Anexo V	Nuevo	Criterios para los organismos cualificados

7. SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

En Europa, los Estados cooperan desde hace mucho tiempo en marco de las JAA para establecer normas comunes de seguridad aérea que, por su naturaleza, no pueden ser exclusivamente nacionales. Sin embargo, habida cuenta de que la aplicación de dichas normas queda a la discreción de las partes, los Estados miembros en seguida convinieron en que sólo la actuación comunitaria permitiría alcanzar un nivel de seguridad elevado y uniforme.

En consecuencia, con el Reglamento (CEE) n° 3922/91, al que siguió el Reglamento (CE) n° 1592/2002, se fueron transfiriendo progresivamente a la Comunidad las competencias de los Estados miembros en materia de aeronavegabilidad y compatibilidad medioambiental de los productos aeronáuticos. Asimismo, se establecieron normas comunes en materia de licencias del personal (Directiva 91/670/CEE) y de seguridad de las aeronaves de terceros países (Directiva 2004/36/CE).

Ya al adoptar la Directiva 91/670/CEE, el legislador encomendó a la Comisión la presentación de medidas que establecieran requisitos armonizados en materia de licencias y programas de formación. Un año después, el Reglamento (CEE) n° 2407/92¹⁶ sobre las licencias de las compañías aéreas anunciaba un Reglamento del Consejo sobre el certificado de operador aéreo. Asimismo, cuando adoptó el Reglamento (CE) n° 1592/2002, el legislador reconoció que para alcanzar un nivel óptimo de seguridad y uniformidad era preciso ampliar el ámbito de aplicación de dicho texto a las operaciones aéreas y a la autorización del personal

¹⁶ Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO L 240 de 24.8.1992).

de vuelo, al mismo tiempo que expresó su deseo de que el mismo se aplicase también a las aeronaves de terceros países.

Por lo tanto, no parece que haya duda en cuanto a la necesidad de una actuación comunitaria para alcanzar el objetivo que se persigue, es decir, el establecimiento y la aplicación uniforme de normas comunes sobre las licencias de los pilotos, las operaciones aéreas y las aeronaves de terceros países. La propuesta de Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo y se ajusta a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad que establece el artículo 5 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

8. EVALUACIÓN

Las medidas contempladas por el presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación se evaluarán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 51 del Reglamento (CE) nº 1592/2002.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica el Reglamento (CE) n° 1592/2002, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión¹⁷,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social¹⁸,

Previa consulta al Comité de las Regiones¹⁹,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado²⁰,

Considerando lo siguiente:

- (1) El considerando (2) del Reglamento (CE) n° 1592/2002, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea²¹ estipula, entre otras cosas, que deberán definirse unos requisitos esenciales apropiados en materia de explotación de aeronaves y otorgamiento de licencias a la tripulación de vuelo y de aplicación del Reglamento a aeronaves de terceros países. De conformidad con el artículo 7 de dicho Reglamento, la Comisión ha de presentar lo antes posible propuestas al Parlamento Europeo y al Consejo en relación con los principios básicos, la aplicabilidad y los requisitos esenciales relativos al personal y las organizaciones que participen en la explotación de aeronaves.
- (2) La Comunidad debe establecer, de acuerdo con las normas fijadas en el Convenio sobre aviación civil internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en lo sucesivo “el Convenio de Chicago”), requisitos esenciales aplicables a las personas y a las organizaciones implicadas en la explotación de aeronaves, así como a las personas

¹⁷ DO C de , p. .

¹⁸ DO C de , p. .

¹⁹ DO C de , p. .

²⁰ DO C de , p. .

²¹ DO L 240 de 7.9.2002, p. 1.

y productos implicados en la formación y en el examen médico de los pilotos. Es preciso otorgar a la Comisión la facultad de establecer las disposiciones de aplicación necesarias.

- (3) Los ciudadanos europeos han de poder gozar en todo momento de un nivel de protección elevado y uniforme. Por consiguiente, las aeronaves de terceros países que operan en rutas de entrada o salida del territorio de vigencia del Tratado o situadas en el interior del mismo deben estar sujetas a una supervisión adecuada a escala comunitaria, dentro de los límites que establece el Convenio de Chicago.
- (4) No resultaría adecuado someter todas las aeronaves a normas comunes, en particular si se trata de aparatos de diseño simple o que se explotan en un ámbito principalmente local, o bien son de construcción artesanal o de un modelo especialmente raro, o de los que sólo existe un número de unidades reducido. Por consiguiente, dichas aeronaves tienen que permanecer bajo el control reglamentario de los Estados miembros. Sin embargo, deben adoptarse medidas proporcionadas para incrementar el nivel global de seguridad de la aviación recreativa.
- (5) En particular, han de tenerse en cuenta los aeroplanos y helicópteros con una masa máxima al despegue reducida, ya que ofrecen unas prestaciones cada vez mayores, pueden circular por todo el territorio de la Comunidad y se fabrican de manera industrial, razones por las cuales convendría que estuvieran regulados por una normativa comunitaria que establezca el nivel uniforme de seguridad y protección medioambiental que exige la situación.
- (6) El alcance de la acción de la Comunidad debe definirse con claridad, para que las personas, organizaciones y productos sujetos al presente Reglamento y a sus disposiciones de aplicación puedan identificarse sin ambigüedad. A ese fin, se remitirá a una lista de aeronaves que están exentas de la aplicación del presente Reglamento.
- (7) Los productos, componentes y equipos aeronáuticos, los operadores implicados en el transporte aéreo comercial, así como los pilotos y las personas, productos y organizaciones implicados en la formación y en el examen médico de los pilotos deben recibir un certificado o licencia cuando quede demostrado que cumplen los requisitos esenciales que ha de especificar la Comunidad, de conformidad con las normas fijadas por el Convenio de Chicago. Es preciso otorgar a la Comisión la facultad de establecer las disposiciones de aplicación necesarias.
- (8) Las licencias de los pilotos dedicados a operaciones recreativas han de ser expedidas por organismos de evaluación debidamente aprobados.
- (9) Es preciso autorizar a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo “la Agencia”) a que expida certificados o licencias a las personas, organizaciones y productos sujetos al presente Reglamento cuando una acción centralizada sea más eficaz que la certificación por parte de los Estados miembros. Por el mismo motivo, la Agencia tiene que estar facultada para adoptar las medidas necesarias en materia de explotación de aeronaves, cualificación de las tripulaciones o seguridad de las aeronaves de terceros países cuando este sea el mejor medio para garantizar la uniformidad y facilitar el funcionamiento del mercado interior.

- (10) El funcionamiento efectivo de un sistema de seguridad de la aviación civil comunitaria en los ámbitos de aplicación del presente Reglamento exige reforzar la cooperación entre la Comisión, los Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea para detectar fallos de seguridad y adoptar las medidas correctivas que convengan.
- (11) El fomento de una cultura de seguridad y el buen funcionamiento del sistema normativo en los ámbitos de aplicación del presente Reglamento exige que los incidentes y las incidencias sean notificados espontáneamente por sus testigos. Esta notificación vendría facilitada por la creación de un entorno no punitivo. Además, en los Estados miembros deben adoptarse las medidas apropiadas para asegurar la protección de esta información y de los informantes.
- (12) Para una mayor transparencia, las partes interesadas han de estar representadas en el Consejo de administración de la Agencia en calidad de observadores. A fin de garantizar la buena gobernanza de la Agencia, también debe crearse un Comité ejecutivo que adopte directrices estratégicas y supervise la ejecución de las decisiones adoptadas por el Consejo de administración.
- (13) El presente Reglamento establece un marco apropiado y completo para la definición y aplicación de requisitos técnicos comunes y procedimientos administrativos en el ámbito de la aviación civil. Por consiguiente, es preciso derogar, a su debido momento, tanto el anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil²², como la Directiva 91/670/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, sobre aceptación recíproca de licencias del personal que ejerce funciones en la aviación civil²³ en su totalidad, sin perjuicio de los certificados o licencias de productos, personas y organizaciones ya expedidos de conformidad con dichos actos legislativos.
- (14) Las medidas previstas en el presente Reglamento están basadas en el dictamen emitido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea²⁴ de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2, letra b), y en el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1592/2002.
- (15) Por lo tanto, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 debe modificarse en consecuencia.

²² DO L373 de 31.12.1991, p. 4.

²³ DO L 373 de 31.12.1991, p. 21.

²⁴ Dictamen de la Agencia Europea de Seguridad Aérea n° 3/2004.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO DE BASE

Artículo 1

El Reglamento (CE) nº 1592/2002 se modifica del modo siguiente:

1. En el apartado 2 del artículo 2 se añade la siguiente letra f):
«f) ofrecer igualdad de condiciones para todos los agentes del mercado interior de la aviación.».
2. El artículo 3 se modifica del modo siguiente:
 - a) La letra f) se modifica del modo siguiente:
«f) “Organismo cualificado”: un organismo acreditado que pueda llevar a cabo las tareas de certificación bajo el control y la responsabilidad de la Agencia o de una autoridad aeronáutica nacional;».
 - b) Se añaden las siguientes letras h) a n):
 - «h) “operador”: cualquier persona física o jurídica que explota o desea explotar una o más aeronaves;
 - i) “operación comercial”: toda actividad aeronáutica remunerada amparada en un contrato entre un operador y un cliente en la que el cliente no sea, directa o indirectamente, propietario de la aeronave utilizada a efectos de dicho contrato y el operador no sea, directa o indirectamente, empleado del cliente;
 - j) “aeronave propulsada compleja”:
 - i) un aeroplano:
 - con un peso máximo certificado al despegue superior a 5.700 kg, o
 - con una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos de pasajeros, o
 - certificado para operar con una tripulación mínima de 2 pilotos, o
 - equipado con uno o más turborreactores; o
 - ii) un helicóptero:

- con un peso máximo certificado al despegue superior a 3.175 kg, o
 - con una configuración máxima aprobada de más de 5 asientos de pasajeros, o
 - certificado para operar con una tripulación mínima de 2 pilotos, o
- iii) una aeronave de rotor basculante;
- k) “operación recreativa”: cualquier operación no comercial que no se realice con una aeronave propulsada compleja;
- l) “organismo de evaluación”: un organismo aprobado capaz de evaluar la conformidad de las personas físicas o jurídicas con las normas establecidas para asegurar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente Reglamento y expedir el correspondiente certificado;
- m) “dispositivo sintético de entrenamiento de vuelo”: cualquier tipo de dispositivo en el que se simulan condiciones de vuelo en tierra; incluyen simuladores de vuelo, dispositivos de entrenamiento de vuelo, instructores de navegación y de procedimientos de vuelo y dispositivos de entrenamiento de instrumentación básica.
- n) “calificación”: declaraciones recogidas en una licencia de piloto, referidas a condiciones especiales, facultades o limitaciones propias de dicha licencia.».

3. El artículo 4 se modifica del modo siguiente:

a) El apartado 1 se modifica del modo siguiente:

i) La letra b) se sustituye por la siguiente:

«b) matriculadas en un Estado miembro a menos que su supervisión reglamentaria en materia de seguridad haya sido delegada en un tercer país y no sean utilizadas por un operador comunitario, o».

ii) La letra c) se sustituye por la siguiente:

«c) matriculadas en un país tercero y sean utilizadas por un operador cuyo funcionamiento es supervisado por un Estado miembro o sean utilizadas por un operador establecido o residente en la Comunidad en rutas de entrada o salida del territorio comunitario, o situadas en el interior del mismo, o».

iii) Se añade la siguiente letra d):

«d) matriculadas en un país tercero o en un Estado miembro que haya delegado su supervisión reglamentaria en materia de seguridad en un país tercero y sean utilizadas por un operador de un país tercero

en rutas de entrada o salida del territorio comunitario, o situadas en el interior del mismo.».

iv) En la última frase del apartado 1 se suprime el texto «a menos que su normativa sobre supervisión en materia de seguridad haya sido delegada a un tercer país y no sean utilizadas por un operador comunitario».

b) Se añade el siguiente apartado 1 *bis*:

«1 *bis*. El personal que participe en las operaciones de las aeronaves indicadas en las letras b) o c) del apartado 1 se ajustará al presente Reglamento.».

c) Se añade el siguiente apartado 1 *ter*:

«1 *ter*. Las operaciones de las aeronaves indicadas en las letras b), c) o d) del apartado 1 se ajustarán al presente Reglamento.».

d) El apartado 2 se modifica del modo siguiente:

«2. Los apartados 1, 1 *bis* y 1 *ter* no serán de aplicación a las aeronaves a las que se hace referencia en el anexo II.».

4. El artículo 5 se modifica del modo siguiente:

a) El apartado 2 se modifica del modo siguiente:

i) En su parte introductoria, el texto «matriculadas en un Estado miembro» se sustituye por «mencionadas en la letra b) del apartado 1 del artículo 4».

ii) En la primera frase de la letra d), el texto «del diseño, la fabricación y el mantenimiento de los productos» se sustituye por «del mantenimiento de los productos».

iii) Se añade la siguiente letra dd):

«dd) Las organizaciones responsables del diseño y fabricación de los productos, componentes y equipos demostrarán su capacidad y medios para ejercer las responsabilidades asociadas a sus facultades. A menos que se hayan aceptado de otro modo, dichas capacidades y medios deberán ser reconocidas mediante la expedición de una homologación de la organización. Las facultades concedidas a la organización aprobada y el alcance de la aprobación deberán especificarse en las condiciones de aprobación.».

b) Se añade el siguiente apartado 2 *bis*:

«2 *bis*. Las aeronaves indicadas en la letra a) del apartado 1 del artículo 4 y los productos, componentes y equipos montados en ellas deberán cumplir lo dispuesto en las letras a), b) y dd) del apartado 2 de dicho artículo.».

- c) El apartado 4 se modifica del modo siguiente:
- i) en la letra e) se introducen los siguientes incisos iv), v) y vi):
 - «iv) el programa mínimo de mantenimiento que certifique la formación para la calificación de tipo del personal, a fin de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en la letra e) del apartado 2;
 - v) el programa mínimo para la calificación de tipo de pilotos, a fin de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6 *bis*;
 - vi) la lista maestra de equipo mínimo, según convenga, y especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para tipos concretos de operación, a fin de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6 *ter*;».
 - ii) La letra f) se sustituye por la siguiente:
 - «f) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar la aprobación de organizaciones, con arreglo a las letras d), dd) y f) del apartado 2 y las condiciones conforme a las cuales tales aprobaciones pueden no ser exigidas;».
 - iii) Se añade la siguiente letra j):
 - «j) el modo de demostrar la conformidad con los requisitos esenciales las aeronaves mencionadas en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 4.».
- d) Se añade la siguiente letra d) al apartado 5:
- «d) no impongan a las aeronaves mencionadas en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 4 requisitos incompatibles con las obligaciones de la OACI contraídas por los Estados miembros.».

5. Tras el artículo 6, se añaden los artículos 6 *bis* y 6 *ter* siguientes:

*«Artículo 6 bis
Autorización de pilotos*

1. Los pilotos que participen en la explotación de aeronaves mencionadas en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 4 y las organizaciones, dispositivos sintéticos de entrenamiento de vuelo y personas implicados en la formación, pruebas, control y evaluación médica de los pilotos deberán cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo III.
2. Un piloto sólo podrá pilotar una aeronave si cuenta con una licencia y un certificado médico apropiados para la operación realizada.

Todo piloto obtendrá una licencia cuando demuestre que cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales

relacionados con los conocimientos teóricos, las aptitudes prácticas y los conocimientos lingüísticos. Dicha licencia podrá ser expedida por un organismo de evaluación cuando las facultades que confiera se limiten a los vuelos de recreo.

Todo piloto obtendrá un certificado médico si demuestra que cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales por los que se rige la aptitud médica. Dicho certificado médico será expedido por examinadores de medicina aeronáutica o centros médicos aeronáuticos. No obstante, cuando se trate de pilotos que participen en operaciones recreativas, el certificado podrá ser expedido por un facultativo de medicina general.

Las facultades concedidas al piloto deberán constar en la licencia. En la licencia y el certificado médico también deberá constar el alcance del documento.

Los requisitos de los párrafos segundo y tercero podrán satisfacerse mediante la aceptación de licencias y certificados médicos expedidos por un país tercero, o en su nombre, en relación con los pilotos que participen en la explotación de una aeronave indicada en el la letra c) del apartado 1 del artículo 4.

3. La capacidad de los organismos de evaluación, organizaciones de formación de pilotos y entidades responsables de evaluar la aptitud médica de los pilotos para asumir las responsabilidades asociadas a sus facultades en relación con la emisión de licencias y certificados médicos deberá reconocerse mediante la emisión de una aprobación.

La aprobación de organizaciones se expedirá cuando se demuestre que la organización cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes, conforme a lo dispuesto en el anexo III.

Las facultades concedidas en virtud de la aprobación deberán constar en la misma.

4. Todo dispositivo sintético de entrenamiento de vuelo utilizado para la formación de pilotos deberá recibir un certificado. Dicho certificado se expedirá cuando se demuestre que el dispositivo cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes, conforme a lo dispuesto en el anexo III.
5. Toda persona responsable de impartir formación a los pilotos o de evaluar su competencia o su aptitud médica deberá contar con un certificado apropiado.

Dicho certificado se expedirá cuando se demuestre que el solicitante cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes, conforme a lo dispuesto en el anexo III.

Las facultades concedidas en virtud del certificado deberán constar en el mismo.

6. La Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 3 del artículo 54, las disposiciones de aplicación del presente artículo, especificando, en particular, los elementos siguientes:
 - a) las diferentes calificaciones de las licencias de pilotos y los certificados médicos adecuados para los distintos tipos de actividades desempeñadas;
 - b) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar licencias, calificaciones de licencias, certificados médicos, aprobaciones de organizaciones, organismos de evaluación y certificados de personal;
 - c) las facultades y responsabilidades de los titulares de licencias, calificaciones de licencias, certificados médicos, aprobaciones de organizaciones y certificados de personal.
7. Al establecer las disposiciones de aplicación a que se refiere el apartado 6, la Comisión deberá velar, en particular, por que reflejen el estado de la técnica y las mejores prácticas en el ámbito de la formación de pilotos y permitan la reacción inmediata una vez determinadas las causas de accidentes y de incidentes graves.

Artículo 6 ter
Operaciones aéreas

1. La explotación de aeronaves contempladas en las letras b), c) y d) del apartado 1 del artículo 4 deberá cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV.
2. Los operadores que efectúen operaciones comerciales deberán demostrar su capacidad y medios para asumir las responsabilidades asociadas a sus facultades.

Estas capacidades y medios deberán ser reconocidos mediante la expedición de un certificado.

En el certificado deberán constar las facultades concedidas al operador y el alcance de las operaciones.

El requisito previsto en el presente apartado podrá satisfacerse mediante la aceptación de certificados expedidos por un país tercero, o en su nombre, en relación con los operadores implicados en la explotación de una aeronave mencionada en la letra d) del apartado 1 del artículo 4.

3. Los operadores que efectúen operaciones no comerciales de aeronaves propulsadas complejas deberán declarar su capacidad y medios para asumir las responsabilidades asociadas a la utilización de la aeronave.

4. Los tripulantes de cabina que participen en la explotación de aeronaves contempladas en las letras b), c) y d) del apartado 1 del artículo 4 deberán cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV. Habrán de contar con un certificado de tripulante y un certificado médico apropiados para la operación realizada.
5. La Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 3 del artículo 54, las disposiciones de aplicación del presente artículo, especificando, en particular, los elementos siguientes:
 - a) las condiciones para operar una aeronave de conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV;
 - b) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar el certificado del operador a que se refiere el apartado 2;
 - c) las facultades y responsabilidades de los titulares de certificados;
 - d) las condiciones y procedimientos para la supervisión e inspección de los operadores contemplados en el apartado 3;
 - e) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar el certificado de tripulante de cabina a que se refiere el apartado 4;
 - f) las condiciones para la prohibición, limitación o sujeción a ciertas condiciones de una operación en interés de la seguridad, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 15.
6. Las disposiciones de aplicación a que se refiere el apartado 5 reflejarán el estado más reciente de la técnica y las mejores prácticas en el ámbito de las operaciones aéreas.

Dichas disposiciones también tendrán en cuenta la experiencia en servicio de la aeronave en todo el mundo y el progreso científico y técnico.

Además, permitirán la reacción inmediata una vez determinadas las causas de accidentes y de incidentes graves.

Las disposiciones en cuestión no impondrán a las aeronaves mencionadas en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 4 requisitos incompatibles con las obligaciones de la OACI contraídas por los Estados miembros.».

6. El artículo 7 se sustituye por el siguiente:

*«Artículo 7
Supervisión colectiva*

1. Los Estados miembros y la Agencia deberán cooperar para asegurar, mediante una apropiada recopilación –incluida la inspección en rampa– e intercambio de

información, la aplicación efectiva de las estipulaciones del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación.

2. La Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 3 del artículo 54, las disposiciones de aplicación de apartado 1, especificando, en particular, los elementos siguientes:

- a) las condiciones de recopilación, intercambio y difusión de la información;
- b) las condiciones para la realización de inspecciones en rampa, incluidas las de carácter sistemático;
- c) las condiciones en que se impedirá el vuelo de cualquier aeronave que no cumpla los requisitos del presente Reglamento o sus disposiciones de aplicación.

7. El artículo 8 se modifica del modo siguiente:

a) El apartado 2 se sustituye por el siguiente:

«2. En tanto se adopten las disposiciones de aplicación a que se refieren el apartado 5 del artículo 5 y el apartado 6 del artículo 6 *bis*, y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 2 del presente Reglamento, los certificados que no puedan expedirse de conformidad con el mismo podrán expedirse con arreglo a las normas nacionales aplicables.»

b) Se añade el siguiente apartado 3:

«3. En tanto se adopten las disposiciones de aplicación a que se refiere el apartado 5 del artículo 6 *ter*, los certificados que no puedan expedirse de conformidad con el presente Reglamento podrán expedirse con arreglo a las normas nacionales aplicables o con arreglo, en su caso, a los requisitos pertinentes del Reglamento (CEE) n° 3922/91.»

8. El artículo 9 se modifica del modo siguiente:

a) El apartado 1 se sustituye por el siguiente:

«1. No obstante lo dispuesto en el presente Reglamento y en las disposiciones adoptadas para su aplicación, la Agencia expedirá certificados, en los ámbitos que sean de su competencia, basándose en certificados expedidos por las autoridades aeronáuticas de un tercer país, tal y como esté previsto en los acuerdos de reconocimiento mutuo celebrados entre la Comunidad y dicho tercer país.»

9. Tras el artículo 9, se añade el artículo 9 *bis* siguiente:

*«Artículo 9 bis
Organismos cualificados*

1. Los organismos cualificados que lleven a cabo tareas de certificación de conformidad con los procedimientos aplicables en la materia, ya sea en nombre de la Agencia o en nombre de los Estados miembros, cuando estos realicen dichas tareas en aplicación del presente Reglamento, deberán cumplir los criterios establecidos en el anexo V y demostrar que cuentan con la organización y los conocimientos técnicos necesarios. Estas capacidades y medios deberán ser reconocidos mediante una acreditación expedida por la Agencia.
2. Respecto de los organismos cualificados, la Agencia:
 - a) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales, inspecciones y auditorías de los organismos que acredite;
 - b) expedirá y renovará las acreditaciones;
 - c) modificará, limitará, suspenderá o revocará las acreditaciones pertinentes de los organismos cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales habían sido expedidas por la Agencia o en el caso de que el organismo en cuestión no cumpla las obligaciones establecidas en el presente Reglamento o en sus disposiciones de aplicación.».

10. El artículo 10 se sustituye por el siguiente:

*«Artículo 10
Flexibilidad*

1. Las disposiciones del presente Reglamento y las adoptadas para su aplicación no impedirán que un Estado miembro reaccione inmediatamente ante un problema de seguridad imprevisto relacionado con un producto, una persona o una organización sometidos a las disposiciones del presente Reglamento.

El Estado miembro notificará inmediatamente a la Agencia, a la Comisión y a los demás Estados miembros las medidas adoptadas y su motivación.

2. De conformidad con el apartado 3 del artículo 16, y en el plazo de un mes desde la notificación prevista en el apartado 1 del presente artículo, la Agencia podrá determinar si es posible hacer frente al problema de seguridad dentro del marco del presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación, siempre que la Comisión no formule objeciones durante dicho período. La Agencia tomará a continuación la decisión que corresponda, de la que transmitirá una copia a la Comisión y a los demás Estados miembros.

Si, por otra parte, la Agencia determinare que el problema de seguridad es consecuencia de una imprevisión del presente Reglamento o de sus

disposiciones de aplicación, o de un nivel inadecuado de seguridad derivado de la ejecución de cualquiera de los dos, elaborará y formulará un dictamen sobre la necesidad de proceder a su modificación y sobre la conveniencia de revocar o mantener las medidas. De conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 3 del artículo 54, la Comisión podrá adoptar una decisión basándose en este dictamen. En el caso de que se decida mantener las medidas, estas deberán ser ejecutadas por todos los Estados miembros, siendo aplicable a las mismas lo dispuesto en el artículo 8.

3. Un Estado miembro podrá conceder exenciones a los requisitos esenciales especificados por el presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación en el caso de circunstancias operativas urgentes imprevistas o de necesidades operativas de duración limitada, siempre que ello no afecte negativamente al nivel de seguridad, en cuyos casos lo notificará cuanto antes a la Agencia, a la Comisión y a los demás Estados miembros en cuanto las exenciones pasen a ser repetitivas o se concedan por períodos superiores a los dos meses.
4. De conformidad con el apartado 3 del artículo 16, y en el plazo de un mes desde la notificación prevista en el apartado 3 del presente artículo, la Agencia determinará si las exenciones se ajustan a los objetivos generales de seguridad del presente Reglamento o a cualquier otra norma del Derecho comunitario. La Agencia formulará un dictamen destinado a la Comisión.

Basándose en este dictamen, la Comisión podrá adoptar, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 4 del artículo 54, una decisión en cuanto a la revocación de las exenciones en cuestión.

5. Cuando pueda conseguirse por otros medios un nivel de protección equivalente al conseguido mediante la ejecución de las disposiciones de aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros podrán conceder, sin discriminación por motivo de la nacionalidad, homologaciones que supongan una excepción de dichas disposiciones de aplicación.

En estos casos, el Estado miembro interesado notificará a la Agencia y a la Comisión que se propone conceder dicha homologación y justificará la necesidad de establecer la excepción a la norma de que se trate, así como las condiciones previstas para garantizar un nivel equivalente de protección.

6. De conformidad con el apartado 3 del artículo 16, y en el plazo de dos meses desde la notificación prevista en el apartado 5 del presente artículo, la Agencia formulará un dictamen con el fin de determinar si la homologación propuesta cumple las condiciones establecidas en dicho apartado.

En el plazo de un mes desde la recepción del dictamen de la Agencia, la Comisión podrá iniciar el procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 54 con el fin de decidir si la homologación propuesta puede ser concedida o debe desestimarse. Si la homologación puede ser concedida, la Comisión notificará su decisión a todos los Estados miembros, que también tendrán derecho a aplicar esa medida. Se aplicará a la medida de que se trate lo dispuesto en el artículo 8.»

11. En el apartado 4 del artículo 11 se añade la frase siguiente:

«A partir de la entrada en vigor de las disposiciones de aplicación contempladas en el apartado 2 del artículo 7, dicho informe sobre seguridad deberá incluir un análisis de toda la información recibida de conformidad con ese artículo. El análisis será simple y fácil de entender e indicará si ha habido un aumento de los riesgos de seguridad para los pasajeros. En el análisis no se harán patentes las fuentes de la información.»

12. Tras el artículo 11, se añade el artículo 11 *bis* siguiente:

«Artículo 11 bis

Protección de las fuentes de información

1. Si la información mencionada en el artículo 11 ha sido facilitada voluntariamente por una persona física, en los informes se omitirá la fuente de dicha información.
2. Sin perjuicio de las disposiciones aplicables del Derecho penal, los Estados miembros se abstendrán de incoar acciones legales con respecto a infracciones no premeditadas o involuntarias que lleguen a su conocimiento exclusivamente por haber sido comunicadas en virtud del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación.

Esta norma no se aplicará en casos de negligencia grave.

3. De acuerdo con los procedimientos definidos en sus leyes y prácticas nacionales, los Estados miembros deberán garantizar que los empleados que faciliten información en ejecución del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación no sufran ninguna discriminación por parte de su empresa, salvo en casos de negligencia grave.
4. El presente artículo se aplicará sin perjuicio de las normas nacionales en materia de acceso a la información por parte de las autoridades judiciales.»

13. El artículo 13 se modifica del modo siguiente:

- a) La letra c) se sustituye por la siguiente:

«c) adoptar las correspondientes decisiones para la aplicación de los artículos 9 *bis*, 15, 15 *bis*, 15 *ter* y 46;».

- b) Se añade la siguiente letra d):

«d) emitir los informes relativos a las inspecciones de normalización realizadas en virtud del apartado 1 del artículo 16 y el artículo 45.».

14. En la letra a) del apartado 2 del artículo 14, se suprime el texto «incluidos códigos de aeronavegabilidad».

15. El artículo 15 se modifica del modo siguiente:
- a) El apartado 1 se modifica del modo siguiente:
- i) La primera frase se sustituye por la siguiente:
- «Respecto a los productos, componentes y equipos indicados en el las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 4, la Agencia llevará a cabo, cuando corresponda y tal como se especifique en el Convenio de Chicago o sus anexos, en nombre del Estado miembro, las funciones y tareas del Estado de diseño, fabricación o matrícula en relación con la aprobación del diseño.».
- ii) La letra e) se sustituye por la siguiente:
- «e) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales u organismos cualificados, las inspecciones técnicas asociadas a la certificación de los productos, los componentes y los equipos;».
- iii) La letra i) se sustituye por la siguiente:
- «i) modificará, suspenderá o revocará los certificados pertinentes cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales hubieran sido expedidos por la Agencia o en el caso de que la persona jurídica o física titular del certificado no cumpla las obligaciones establecidas en el presente Reglamento o en sus disposiciones de aplicación;».
- iv) Se añaden las siguientes letras k) y l):
- «k) respecto de cada aeronave para la que se solicite una autorización de vuelo para un único vuelo, establecerá las limitaciones apropiadas;
- l) expedirá las autorizaciones de vuelo para aeronaves cuando tales autorizaciones sean necesarias para la ejecución de una serie de vuelos.».
- b) El apartado 2 se modifica del modo siguiente:
- i) En la letra b), el inciso ii) se sustituye por el siguiente:
- «ii) las organizaciones de producción y mantenimiento situadas en el territorio de los Estados miembros cuando lo solicite el Estado miembro interesado, o».
- ii) La letra c) se sustituye por la siguiente:
- «c) modificará, suspenderá o revocará las aprobaciones de las organizaciones cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales hubieran sido expedidas por la Agencia o en el

caso de que la organización interesada no cumpla las obligaciones que le incumben en virtud del presente Reglamento o de sus disposiciones de aplicación.».

16. Tras el artículo 15, se añaden los artículos 15 *bis* y 15 *ter* siguientes:

*«Artículo 15 bis
Certificación del personal*

1. Respecto al personal y organizaciones mencionados en el apartado 1 del artículo 6 *bis*, la Agencia:
 - a) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales o de organismos cualificados, inspecciones y auditorías de las organizaciones y organismos de evaluación que certifique;
 - b) expedirá y renovará los certificados de:
 - i) organizaciones de formación del personal y centros de medicina aeronáutica radicados dentro del territorio de los Estados miembros, si lo solicita el Estado miembro en cuestión; o
 - ii) organizaciones de formación del personal y centros de medicina aeronáutica radicados fuera del territorio de los Estados miembros; o
 - iii) organismos de evaluación si lo solicitan los mismos;
 - c) modificará, limitará, suspenderá o revocará las aprobaciones de las organizaciones cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales hubieran sido expedidas por la Agencia o en el caso de que la persona jurídica o física titular del certificado no cumpla las obligaciones establecidas en el presente Reglamento o en sus disposiciones de aplicación.
2. Respecto a los dispositivos sintéticos de entrenamiento de vuelo a que se refiere el apartado 1 del artículo 6 *bis*, la Agencia:
 - a) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades de aviación nacionales u otros organismos cualificados, las inspecciones técnicas de los dispositivos que certifique;
 - b) expedirá y renovará los certificados de:
 - i) los dispositivos sintéticos de entrenamiento de vuelo utilizados por organizaciones de formación certificadas por la Agencia; o
 - ii) los dispositivos sintéticos de entrenamiento de vuelo ubicados dentro del territorio de los Estados miembros, si lo solicita el Estado miembro en cuestión; o

- iii) los dispositivos sintéticos de entrenamiento de vuelo ubicados fuera del territorio de los Estados miembros;
- c) modificará, limitará, suspenderá o revocará el certificado pertinente cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales hubiera sido expedido por la Agencia o en el caso de que la persona jurídica o física titular del certificado no cumpla las obligaciones establecidas en el presente Reglamento o en sus disposiciones de aplicación.

Artículo 15 ter
Certificación de los operadores aéreos

1. En relación con los operadores que efectúen operaciones comerciales, la Agencia:
 - a) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales o los organismos cualificados, inspecciones y auditorías de los operadores que certifique;
 - b) expedirá y renovará los certificados de:
 - i) los operadores radicados dentro del territorio de los Estados miembros, si lo solicita el Estado miembro en cuestión; o
 - ii) los operadores radicados fuera del territorio de los Estados miembros, a menos que otro Estado miembro lleve a cabo las funciones y tareas propias del Estado del operador por lo que respecta a las operaciones en cuestión;
 - c) modificará, limitará, suspenderá o revocará los certificados pertinentes de los operadores cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales hubieran sido expedidos por la Agencia o en el caso de que la organización en cuestión no cumpla las obligaciones establecidas en el presente Reglamento o en sus disposiciones de aplicación.
2. La Agencia podrá ordenar mediante una directriz operativa la prohibición, limitación o sujeción a ciertas condiciones de una operación en interés de la seguridad.
3. Respecto a la limitación del tiempo de vuelo, la Agencia:
 - a) emitirá las especificaciones de certificación aplicables para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales y, en su caso, las disposiciones de aplicación correspondientes; en particular, respecto al transporte comercial por aeronave, y en tanto se adopten las disposiciones de aplicación correspondientes a que se refiere el apartado 5 del artículo 6 *ter*, la Agencia emitirá las especificaciones de certificación aplicables para garantizar la conformidad con la subparte Q del Anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91.

- b) aprobará mecanismos individuales de especificación del tiempo de vuelo de los operadores cuando dichos mecanismos no se puedan aprobar con arreglo a una especificación de certificación aplicable.».

17. En el artículo 16 se sustituyen los apartados 1 y 2 por los siguientes:

- «1. La Agencia llevará a cabo inspecciones de normalización en los ámbitos cubiertos por el apartado 1 del artículo 1 para supervisar la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación por las autoridades nacionales competentes, e informará de ello a la Comisión.
- 2. La Agencia llevará a cabo inspecciones técnicas de empresas para supervisar la aplicación efectiva del presente Reglamento y de sus normas de ejecución, teniendo en cuenta los objetivos establecidos en el artículo 2.».

18. En el apartado 2 del artículo 18 se añade el siguiente párrafo:

«Los acuerdos de trabajo se ajustarán al Derecho comunitario y tendrán debidamente en cuenta la política exterior comunitaria con respecto a terceros países. Asimismo, deberán haber recibido la aprobación previa de la Comisión.».

19. El artículo 24 se modifica del modo siguiente:

a) El apartado 2 se modifica del modo siguiente:

i) La letra b) se sustituye por la siguiente:

«b) aprobará el informe general anual relativo a las actividades de la Agencia y lo transmitirá, a más tardar el 15 de junio, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión, al Tribunal de Cuentas y a los Estados miembros; en nombre de la Agencia, transmitirá cada año a la autoridad presupuestaria cualquier información pertinente para el resultado de los procedimientos de evaluación;».

ii) En la letra c) se añade la frase siguiente:

«el dictamen de la Comisión se adjuntará al programa de trabajo de la Agencia adoptado;».

iii) La letra d) se sustituye por la siguiente:

«d) adoptará directrices para la asignación de tareas de certificación a las autoridades aeronáuticas nacionales y a los organismos cualificados, de acuerdo con la Comisión;».

b) Se añade el siguiente apartado 5:

«5. El Consejo de administración nombrará a los miembros del Comité ejecutivo de conformidad con el artículo 28 *ter*.»

20. El artículo 25 se modifica del modo siguiente:
- a) El apartado 1 se sustituye por el siguiente:
- «1. El Consejo de administración se compondrá de un representante de cada Estado miembro y de un representante de la Comisión. En consecuencia, el Consejo designará a un representante de cada Estado miembro y a un suplente que lo representará en su ausencia. La Comisión también designará a su representante y a un suplente. La duración de los mandatos será de cinco años renovables una sola vez.»
- b) Se añade el siguiente apartado 3:
- «3. Para una mayor transparencia, en el Consejo de administración participarán cuatro representantes de las partes interesadas en calidad de observadores. Serán designados por la Comisión de entre una lista establecida por el órgano consultivo a que se refiere el apartado 4 del artículo 24 y representarán, de la manera más amplia posible, a las distintas partes presentes en dicho órgano. La duración de los mandatos será de treinta meses renovables una sola vez.»
21. La última frase del apartado 2 del artículo 26 se sustituye por la siguiente:
- «Sin perjuicio de esta disposición, la duración de los mandatos del Presidente y del Vicepresidente será de tres años renovables una sola vez.»
22. El apartado 2 del artículo 28 se sustituye por el siguiente:
- «2. Cada miembro designado por el Consejo tendrá derecho a un voto. El representante de la Comisión tendrá derecho a un número total de votos equivalente al número de miembros designados por el Consejo. Los representantes de las partes interesadas y el Director ejecutivo de la Agencia no tendrán derecho a voto. En ausencia de un miembro, su suplente podrá ejercer el derecho a voto.»
23. Tras el artículo 28, se añaden los siguientes artículos 28 *bis* a 28 *quater*:

*«Artículo 28 bis
Competencias del Comité ejecutivo*

1. La Agencia contará con un Comité ejecutivo .
2. Sin perjuicio de las competencias del Consejo de administración, ni de las funciones y competencias del Director ejecutivo, el Comité ejecutivo:
 - a) aprobará su Reglamento interno;
 - b) adoptará directrices estratégicas sobre las misiones de la Agencia mencionadas en el artículo 12 y sobre su organización y funcionamiento;

- c) preparará las decisiones del Consejo de administración y supervisará su ejecución;
- d) supervisará la ejecución del presupuesto adoptado por el Consejo de administración.

Artículo 28 ter
Composición del Comité ejecutivo

1. El Comité ejecutivo se compondrá de:
 - a) tres miembros designados por el Consejo de administración, de entre sus miembros nombrados por el Consejo;
 - b) tres miembros designados por la Comisión;
 - c) dos observadores designados, de entre sí mismos, por los representantes de las partes interesadas que participan en el Consejo de administración.
2. Los mandatos de los miembros y los observadores del Comité ejecutivo expirarán cuando dejen de ser miembros del Consejo de administración. Sin perjuicio de esta disposición, la duración de los mandatos será de treinta meses renovables una sola vez.
3. El Comité ejecutivo elegirá a un Presidente y a un Vicepresidente de entre sus miembros. El Vicepresidente reemplazará de oficio al Presidente en caso de que este no pueda atender a sus obligaciones. Los mandatos del Presidente y del Vicepresidente expirarán cuando dejen de ser miembros del Comité ejecutivo.

Artículo 28 quater
Reuniones del Comité ejecutivo

1. Las reuniones del Comité ejecutivo serán convocadas por su Presidente.
2. El Comité ejecutivo se reunirá a iniciativa del Presidente o a petición como mínimo de tres de sus miembros.
3. El Comité ejecutivo podrá invitar a cualquier persona cuya opinión pueda revestir interés para que asista a sus reuniones en calidad de observador.
4. Los miembros del Comité ejecutivo podrán, con arreglo a lo dispuesto en su Reglamento interno, estar asistidos por asesores o expertos.
5. La Agencia proporcionará las instalaciones para las reuniones y facilitará las labores de secretaría del Comité ejecutivo.
6. El Comité ejecutivo tomará sus decisiones por mayoría.

7. Cada miembro del Comité ejecutivo tendrá derecho a un voto. Los representantes de las partes interesadas a que se refiere la letra c) del apartado 1 del artículo 28 *ter* y los observadores, asesores o expertos a que se refieren los apartados 3 y 4 del presente artículo no tendrán derecho a voto.
8. El Reglamento interno establecerá las modalidades detalladas de votación, en particular las condiciones en las que un miembro pueda actuar en nombre de otro, así como las condiciones aplicables al quórum, según corresponda.».
24. El apartado 3 del artículo 29 se modifica del modo siguiente:
- a) La letra a) se sustituye por la siguiente:
- «a) aprobará las medidas de la Agencia según lo definido en el artículo 13 dentro de los límites especificados por el presente Reglamento, sus disposiciones de aplicación y cualquier otra norma aplicable;».
- b) La letra b) se sustituye por la siguiente:
- «b) organizará las inspecciones e investigaciones previstas en los artículos 45 y 46;».
- c) Se añaden las siguientes letras k) y l):
- «k) preparará y aplicará el programa de trabajo anual;
- l) satisfará las solicitudes de asistencia que reciba de la Comisión.».
25. El artículo 30 se modifica del modo siguiente:
- a) Se añade la frase siguiente en el apartado 1:
- «Antes de su nombramiento, se podrá pedir al candidato seleccionado por el Consejo de administración que realice una declaración ante la comisión o comisiones competentes del Parlamento Europeo y que responda a las preguntas de sus miembros.».
- b) El apartado 4 se sustituye por el siguiente:
- «4. El mandato del Director ejecutivo y de los Directores será de cinco años. A propuesta de la Comisión y previa evaluación, los mandatos podrán renovarse una vez por un período máximo de cinco años. Dicha evaluación de la Comisión se referirá en particular a:
- los resultados conseguidos durante el primer mandato y la manera como se han logrado;
 - las tareas y las necesidades de la Agencia en los próximos años.».

26. En el artículo 35 se sustituye el apartado 1 por el siguiente:
- «1. Las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 9 *bis*, 15, 15 *bis*, 15 *ter*, 46 o 53 podrán ser objeto de recurso.»
27. El artículo 41 se modifica del modo siguiente:
- a) El apartado 1 se sustituye por el siguiente:
- «1. Se podrán someter al Tribunal de Justicia tanto recursos de nulidad de los actos que emanen de la Agencia y surtan efectos jurídicos vinculantes con respecto a terceros, como recursos por omisión o acciones por daños y perjuicios causados por la Agencia en el marco de sus actividades.»
- b) El apartado 2 se sustituye por el siguiente:
- «2. Los recursos de nulidad relativos a las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 9 *bis*, 15, 15 *bis*, 15 *ter*, 46 o 53 sólo se podrán someter al Tribunal de Justicia cuando se hayan agotado las vías de recurso internas de la Agencia.»
28. En el artículo 45, la parte introductoria del apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. Sin perjuicio de los poderes de ejecución que el Tratado confiere a la Comisión, la Agencia asistirá a esta última en el control de la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación mediante la realización de inspecciones de normalización de las autoridades competentes de los Estados miembros, tal como se indica en el apartado 1 del artículo 16. A tal efecto, en coordinación con las autoridades nacionales y de conformidad con las normas del Estado miembro correspondiente, los funcionarios autorizados con arreglo al presente Reglamento podrán:».
29. El artículo 46 se modifica del modo siguiente:
- a) La primera frase del apartado 1 se sustituye por la siguiente:
- «A los fines de la aplicación de los artículos 15, 15 *bis* y 15 *ter*, la Agencia podrá realizar por sí misma todas las investigaciones necesarias de empresas que contempla el apartado 1 del artículo 16 o encargar dicha tarea a autoridades aeronáuticas nacionales o a organismos cualificados.»
- b) Se añade el siguiente apartado 1 *bis*:
- «1 *bis*. A los fines de la aplicación del artículo 9 *bis*, la Agencia podrá realizar por sí misma todas las investigaciones necesarias de organismos cualificados que contempla el apartado 2 del artículo 16 o encargar dicha tarea a autoridades aeronáuticas nacionales.»

30. Tras el artículo 46, se añaden los artículos 46 *bis* y 46 *ter* siguientes:

*«Artículo 46 bis
Programa de trabajo anual*

El programa de trabajo anual se ajustará a los objetivos, mandatos y misiones de la Agencia definidos en el presente Reglamento.

La presentación del programa de trabajo anual se apoyará en la metodología desarrollada por la Comisión en el marco de la gestión basada en las actividades (ABM).

*Artículo 46 ter
Informe general anual*

El informe general anual dará cuenta de la manera como la Agencia ha llevado a cabo su programa de trabajo anual.

El informe recogerá las actividades realizadas por la Agencia y evaluará sus resultados con respecto a los objetivos propuestos y al calendario fijado, los riesgos inherentes a las operaciones efectuadas, así como la utilización de los recursos y el funcionamiento general de la Agencia.».

31. En el artículo 47 se añaden los apartados 5 y 6 siguientes:

«5. Las decisiones adoptadas por la Agencia en aplicación del artículo 8 del Reglamento (CE) n° 1049/2001 podrán dar lugar a la presentación de una reclamación al Defensor del Pueblo o a la interposición de un recurso ante el Tribunal de Justicia, de conformidad con los artículos 195 y 230 del Tratado, respectivamente.

6. La información recogida por la Agencia de conformidad con el presente Reglamento estará sujeta al Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la protección de datos personales*.

*DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.»

32. El apartado 1 del artículo 48 se modifica del modo siguiente:

a) El apartado 1 se sustituye por el siguiente:

«1. Los ingresos de la Agencia consistirán en:

- a) una contribución comunitaria;
- b) una contribución de cualquier tercer país europeo con el cual la Comunidad haya celebrado los acuerdos indicados en el artículo 55;

- c) las tasas abonadas por los solicitantes y titulares de certificados y autorizaciones expedidos por la Agencia;
- d) los ingresos derivados de publicaciones, formación y otros servicios prestados por la Agencia.

La Agencia también podrá recibir contribuciones financieras procedentes de Estados miembros, países terceros u otras entidades.».

- 33. Se suprime el segundo párrafo del apartado 4 del artículo 53.
- 34. Se suprime el apartado 3 del artículo 56.
- 35. Se sustituye el anexo II por el texto que figura en el anexo del presente Reglamento.
- 36. Se añaden los anexos III, IV y V conforme a lo indicado en el anexo del presente Reglamento.

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 2 *Derogación*

1. Queda derogada la Directiva 91/670/CEE, con efectos a partir de la entrada en vigor de las disposiciones de aplicación contempladas en el apartado 6 del artículo 6 *bis*.
2. Se suprime el anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91, con efectos a partir de la entrada en vigor de las disposiciones de aplicación contempladas en el apartado 5 del artículo 6 *ter*.
3. El artículo 8 será aplicable a los productos, componentes y equipos, así como a las organizaciones y personas, cuya certificación haya sido realizada o reconocida de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 91/670/CEE del Consejo y en el anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91.

Artículo 3 *Entrada en vigor*

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo 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

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

1. El Anexo II se modifica del modo siguiente:

«ANEXO II

Aeronaves a que se refiere el apartado 2 del artículo 4

Las aeronaves a las que no son aplicables los apartados 1, 1 *bis* y 1 *ter* del artículo 4 son aeronaves que entran en una o varias de las categorías establecidas en el presente anexo:

- a) las aeronaves históricas que cumplan los criterios siguientes:
 - i) aeronaves no complejas
 - cuyo diseño inicial data de antes de 1 de enero de 1955 y
 - que hayan dejado de producirse desde antes del 1 de enero de 1975
 - o
 - ii) aeronaves que tengan una clara importancia histórica relacionada con:
 - la participación en un acontecimiento histórico notable; o
 - un importante avance en el desarrollo de la aviación; o
 - una importante función desempeñada en las fuerzas armadas de un Estado miembro;
- b) las aeronaves específicamente diseñadas o modificadas para la investigación o para propósitos de experimentación o científicos, y que puedan producirse en un número muy limitado;
- c) las aeronaves que hayan sido construidas por lo menos en un 51 % por un aficionado o una asociación de aficionados sin fines de lucro, para sus propios fines y sin objetivo comercial alguno;
- d) las aeronaves que hayan estado al servicio de fuerzas militares, a menos que sean de un tipo para el que la Agencia haya adoptado una norma de diseño;
- e) los aeroplanos, helicópteros y paracaídas con motor que tengan como máximo dos plazas, una masa máxima al despegue (MTOM), registrada por los Estados miembros, de no más de:
 - i) 300 kg para una avioneta/helicóptero monoplaza; o
 - ii) 450 kg para una avioneta/helicóptero biplaza; o
 - iii) 330 kg para una avioneta anfibia o un hidroavión/helicóptero monoplaza;
- o

- iv) 495 kg para una avioneta anfibia o un hidroavión/helicóptero biplaza, siempre que cuando funcione a la vez como hidroavión/helicóptero y como avioneta/helicóptero, quede por debajo de ambos límites de la MTOM respectivos;
- v) 472,5 kg para una avioneta biplaza equipada con un sistema de paracaídas de recuperación total montado sobre el fuselaje;
- vi) 315 kg para una avioneta monoplaza equipada con un sistema de paracaídas de recuperación total montado sobre el fuselaje;

y, para los aeroplanos, una pérdida de velocidad o velocidad constante mínima en función de aterrizaje no superior a 35 nudos de velocidad aérea calibrada (CAS);

- f) los autogiros monoplaza y biplaza con una masa máxima al despegue no superior a 560 kg;
- g) los planeadores con una masa máxima en vacío inferior a 80 kg para los monoplazas o de 100 kg para los biplazas, incluidos los de lanzamiento a pie;
- h) las réplicas de aeronaves que cumplan los criterios de las letras a) o d) y cuyo diseño estructural sea similar al de la aeronave original;
- i) los aviones no pilotados con una masa operativa inferior a 150 kg;
- j) cualquier otra aeronave con una masa máxima en vacío, incluido el combustible, inferior a 70 kg.».

2. Se añaden los anexos III, IV y V siguientes:

«ANEXO III

Requisitos esenciales para la autorización de pilotos a que se refiere el artículo 6 *bis*

- 1. Formación
 - 1.a. Generalidades
 - 1.a.1. Toda persona que emprenda una formación para pilotar una aeronave debe tener la suficiente madurez educativa, física y mental para adquirir, retener y demostrar los conocimientos teóricos y las aptitudes prácticas correspondientes.
 - 1.b. Conocimientos teóricos
 - 1.b.1. Todo piloto debe adquirir y mantener un nivel de conocimientos apropiado para las funciones desempeñadas en la aeronave y proporcional a los riesgos asociados al tipo de actividad. Estos conocimientos deben incluir, al menos, los siguientes:
 - i) reglamentación aeronáutica;
 - ii) conocimiento general de las aeronaves;

- iii) materias técnicas relacionadas con la categoría de la aeronave;
- iv) prestaciones de vuelo y su planificación;
- v) prestaciones humanas y sus limitaciones;
- vi) meteorología;
- vii) navegación;
- viii) procedimientos operativos, incluida la gestión de recursos;
- ix) principios de vuelo; y
- x) comunicaciones.

1.c. Demostración y mantenimiento de los conocimientos teóricos

1.c.1. La adquisición y conservación de los conocimientos teóricos se demostrará mediante una evaluación continua durante la formación y, en su caso, mediante exámenes.

1.c.2. Deberá mantenerse un nivel apropiado de competencia en conocimientos teóricos. Deberá demostrarse el cumplimiento de este requisito mediante evaluaciones, exámenes, pruebas o controles. La frecuencia de los exámenes, pruebas o controles deberá ser proporcional al nivel de riesgo asociado a la actividad.

1.d. Aptitudes prácticas

1.d.1. Un piloto deberá adquirir y mantener las aptitudes prácticas adecuadas para desempeñar sus funciones en la aeronave. Estas aptitudes deberán ser proporcionales a los riesgos asociados al tipo de actividad y, si procede en virtud de las funciones desempeñadas en la aeronave, deberán incluir:

- i) actividades anteriores al vuelo y durante el vuelo, incluidas las prestaciones de la aeronave, la determinación de la masa y del centrado, la inspección y el mantenimiento de la aeronave, la planificación del combustible, la estimación meteorológica, la planificación de rutas, las restricciones del espacio aéreo y la disponibilidad de pistas;
- ii) operaciones de patrón de tráfico y aeropuerto;
- iii) precauciones y procedimientos para evitar colisiones;
- iv) control de la aeronave mediante referencia visual externa;
- v) maniobras de vuelo, inclusive en situaciones críticas y maniobras de pérdida de mando de vuelo (“upset”) asociadas, si son técnicamente factibles;
- vi) despegues y aterrizajes normales y con viento cruzado;
- vii) vuelos mediante referencia exclusivamente instrumental, según convenga para el tipo de actividad;

- viii) procedimientos operativos, incluidas las aptitudes de equipo y la gestión de recursos, según convenga para el tipo de operación, con uno o varios tripulantes;
- ix) navegación y aplicación de normas aeronáuticas y procedimientos asociados, utilizando en su caso referencias visuales o ayudas de navegación;
- x) operaciones anómalas y de emergencia, inclusive fallos simulados de equipos de la aeronave;
- xi) conformidad con los procedimientos de servicio de tráfico aéreo y comunicaciones;
- xii) aspectos específicos de la clase o del tipo de la aeronave; y
- xiii) formación adicional en aptitudes prácticas que pueda ser necesaria para reducir los riesgos asociados a actividades específicas.

1.e. Demostración y mantenimiento de la aptitud práctica

1.e.1. Un piloto debe demostrar su capacidad para realizar los procedimientos y maniobras con el grado de competencia adecuado a las funciones desempeñadas en la aeronave mediante:

- i) el manejo de la aeronave dentro de sus limitaciones;
- ii) la realización de todas las maniobras con suavidad y precisión;
- iii) muestras de buen juicio y disciplina aeronáutica;
- iv) la aplicación de conocimientos aeronáuticos; y
- v) el mantenimiento del control de la aeronave en todo momento de tal manera que se asegure siempre el buen resultado de un procedimiento o maniobra.

1.e.2. Deberá mantenerse un nivel apropiado de competencia en aptitudes prácticas. Deberá demostrarse el cumplimiento de este requisito mediante evaluaciones, exámenes, pruebas o controles. La frecuencia de los exámenes, pruebas o controles deberá ser proporcional al nivel de riesgo asociado a la actividad.

1.f. Conocimientos lingüísticos

A menos que se puedan reducir por otros medios los riesgos de seguridad asociados, los pilotos deberán demostrar un buen dominio del inglés, que debe incluir:

- i) capacidad para entender los documentos de información meteorológica;
- ii) empleo de cartas aeronáuticas en ruta, despegue y aproximación y demás documentos asociados de información aeronáutica; y

- iii) capacidad para comunicarse en inglés con otras tripulaciones de vuelo y servicios de navegación aérea durante todas las fases del vuelo, incluida la preparación del vuelo.

1.g. Dispositivos de entrenamiento sintético de vuelo

Si se utiliza un dispositivo de entrenamiento sintético de vuelo (FSTD) para la formación o para demostrar que se han adquirido o se mantienen las aptitudes prácticas, este FSTD deberá estar homologado con respecto a un determinado nivel de prestaciones en dichas áreas, que sean relevantes para desempeñar las tareas asociadas. En particular, la réplica de la configuración, las cualidades de manipulación, las prestaciones de la aeronave y el comportamiento de los sistemas deberán representar adecuadamente a la aeronave.

1.h. Curso de formación

1.h.1. La formación deberá impartirse en un curso de formación.

1.h.2. El curso de formación deberá reunir las siguientes condiciones:

- i) para cada tipo de curso deberá desarrollarse un programa; y
- ii) el curso de formación deberá estar dividido en conocimientos teóricos e instrucción práctica de vuelo (incluida la formación en un dispositivo sintético), si procede.

1.i. Instructores

1.i.1. Instrucción teórica

La instrucción teórica deberá ser impartida por instructores debidamente cualificados. Deberán:

- i) tener conocimientos apropiados en el ámbito en el que van a impartir la instrucción; y
- ii) ser capaces de utilizar las técnicas de instrucción apropiadas.

1.i.2. Instrucción de vuelo e instrucción sintética de vuelo

La instrucción de vuelo y la instrucción sintética de vuelo deberán ser impartidas por instructores debidamente cualificados, que tendrán las siguientes cualificaciones:

- i) cumplir los requisitos de conocimientos teóricos y experiencia apropiados para la instrucción que van a impartir;
- ii) ser capaces de utilizar las técnicas de instrucción apropiadas;
- iii) haber practicado técnicas de instrucción en los procedimientos y maniobras de vuelo sobre los que van a instruir;

- iv) haber demostrado aptitudes para enseñar en las áreas en las que van a instruir, incluida la instrucción de prevuelo, posvuelo y en tierra; y
- v) recibir de forma regular formación de refresco para asegurar que mantengan actualizados los niveles de instrucción.

Los instructores de vuelo también deberán estar facultados para actuar como pilotos al mando de la aeronave sobre la que imparten la instrucción, salvo para la formación sobre nuevos tipos de aeronaves.

1.j. Examinadores

1.j.1. Las personas responsables de evaluar la competencia de los pilotos deben:

- i) cumplir o haber cumplido los requisitos aplicables a los instructores de vuelo;
- ii) ser capaces de evaluar las prestaciones de los pilotos y realizar pruebas y controles de vuelo.

2. Organizaciones de formación

2.a. Requisitos aplicables a las organizaciones de formación

2.a.1. Una organización que imparte formación a los pilotos debe cumplir los siguientes requisitos:

- i) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a su actividad. personal; equipos, herramientas y material; documentación de tareas, responsabilidades y procedimientos; acceso a datos pertinentes y registro de datos.
- ii) aplicar y mantener un sistema de gestión relacionado con la seguridad y el nivel de formación, y proponerse la mejora continua de este sistema; y
- iii) establecer acuerdos con otras organizaciones relevantes, si es preciso, para garantizar que seguirá cumpliendo los requisitos señalados.

3. Aptitud médica

3.a. Criterios médicos

3.a.1. Todos los pilotos deben demostrar periódicamente su aptitud médica para el desempeño satisfactorio de sus funciones, teniendo en cuenta el tipo de actividad. Deben demostrar la conformidad mediante una evaluación apropiada basada en las mejores prácticas de la medicina aeronáutica, teniendo en cuenta el tipo de actividad y la posible degradación física y mental debida a la edad.

La aptitud médica, que comprenderá la aptitud física y mental, significa que el piloto no deberá sufrir ningún tipo de enfermedad o discapacidad que le incapacite para:

- i) desempeñar las tareas necesarias para manejar una aeronave; o

- ii) llevar a cabo las tareas asignadas en todo momento; o
 - iii) percibir correctamente su entorno.
- 3.a.2. Cuando no se pueda demostrar plenamente la aptitud médica, podrán aplicarse medidas paliativas que comporten una seguridad de vuelo equivalente.
- 3.b. Examinadores de medicina aeronáutica
- 3.b.1 Cualquier examinador de medicina aeronáutica deberá:
- i) estar cualificado y tener el título que le autorice a practicar la medicina;
 - ii) haber recibido formación en medicina aeronáutica y recibir regularmente formación de refresco en medicina aeronáutica para garantizar el conocimiento actualizado de los criterios de evaluación;
 - iii) haber adquirido conocimientos prácticos y experiencia de las condiciones en las que los pilotos desempeñan sus tareas.
- 3.c Centros de medicina aeronáutica
- 3.c.1 Los centros de medicina aeronáutica deben cumplir las siguientes condiciones:
- i) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a sus facultades. personal; equipos, herramientas y material; documentación de tareas, responsabilidades y procedimientos; acceso a datos pertinentes y registro de datos.
 - ii) aplicar y mantener un sistema de gestión relacionado con la seguridad y el nivel de evaluación médica, y proponerse la mejora continua de este sistema; y
 - iii) establecer acuerdos con otras organizaciones relevantes, si es preciso, para garantizar que seguirá cumpliendo estos requisitos señalados.

ANEXO IV

Requisitos esenciales para las operaciones aéreas a que se refiere el artículo 6 *ter*

1. Generalidades

- 1.a. Un vuelo no debe efectuarse si los miembros de la tripulación y, en su caso, los demás miembros del personal operativo implicado en su preparación y ejecución, no están familiarizados con las leyes, reglamentos y procedimientos aplicables, relativos al desempeño de sus tareas y preceptivos en las zonas que esté previsto atravesar, los aeropuertos que se tenga planificado utilizar y las instalaciones de navegación área correspondientes.
- 1.b. Todo vuelo deberá efectuarse siguiendo los procedimientos operativos especificados en el Manual de Vuelo o, si es preciso, el Manual de Operaciones, para la preparación y ejecución del vuelo. Para facilitar esta labor, deberá estar disponible un sistema de listas de comprobación para su uso, en su caso, por los miembros de la tripulación en todas las fases de la operación de la aeronave en condiciones y situaciones normales, anómalas y de emergencia. Se establecerán procedimientos para cualquier situación de emergencia razonablemente previsible.
- 1.c. Antes de cada vuelo se definirán las funciones y tareas de cada miembro de la tripulación. El piloto al mando debe ser responsable de la operación y de la seguridad de la aeronave y de la seguridad de todos los miembros de la tripulación, los pasajeros y el cargamento que se hallen a bordo.
- 1.d. Los artículos o sustancias que puedan suponer un riesgo significativo para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente, como mercancías peligrosas, armamento y munición, no podrán transportarse en ninguna aeronave a menos que se apliquen procedimientos e instrucciones de seguridad específicos para mitigar los riesgos asociados.
- 1.e. Todos los datos, documentos, registros y demás información que sea necesaria para registrar el cumplimiento de las condiciones especificadas en el punto 5.c deben conservarse para cada vuelo y mantenerse disponibles durante un periodo de tiempo mínimo que sea compatible con el tipo de operación.

2. Preparación del vuelo

- 2.a. No se iniciará un vuelo salvo que se haya verificado, por todos los medios razonables disponibles, que se cumplan todas las condiciones siguientes:
 - 2.a.1. Las instalaciones adecuadas directamente necesarias para el vuelo y para la operación segura de la aeronave, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas a la navegación, están disponibles para la ejecución del vuelo, teniendo en cuenta la documentación AIS disponible.
 - 2.a.2. La tripulación debe estar familiarizada con la ubicación y el empleo de los equipos de emergencia correspondientes, y los pasajeros deberán ser informados al respecto. Mediante la información especificada, la tripulación y los pasajeros deberán tener un

conocimiento suficiente de los procedimientos de emergencia y del empleo de los equipos de seguridad de la cabina.

2.a.3. El piloto al mando deberá cerciorarse de que:

- i) la aeronave es segura para el vuelo tal y como se especifica en el punto 6;
- ii) en su caso, la aeronave está debidamente matriculada y los certificados correspondientes se hallan a bordo de la aeronave;
- iii) los instrumentos y equipos especificados en el punto 5, necesarios para la ejecución del vuelo, se encuentran instalados en la aeronave y funcionan, salvo dispensa en la MEL aplicable o en un documento equivalente;
- iv) la masa de la aeronave y la ubicación de su centro de gravedad permiten que el vuelo pueda realizarse dentro de los límites establecidos en la documentación de aeronavegabilidad;
- v) todo el equipaje de la cabina, el equipaje del compartimento de carga y el cargamento se encuentra debidamente estibados y asegurados; y
- vi) no se excederán en ningún momento durante el vuelo las limitaciones operativas de la aeronave especificadas en el punto 4.

2.a.4. La tripulación de vuelo deberá disponer de información sobre las condiciones meteorológicas correspondientes a la zona de partida, de destino y, en su caso, de los aeropuertos alternativos, así como las condiciones imperantes en ruta. Se prestará especial atención a las condiciones atmosféricas potencialmente peligrosas.

2.a.5. En el caso de que el vuelo se produzca en condiciones de helada esperadas o conocidas, la aeronave deberá estar certificada, equipada o tratada para operar con seguridad en estas condiciones.

2.a.6. En los vuelos basados en normas de vuelo visual, las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta de vuelo deben ser tales que permitan el cumplimiento de dichas normas de vuelo. En los vuelos basados en normas de vuelo instrumental se seleccionará un destino y, en su caso, un o varios aeropuertos alternativos donde pueda aterrizar la aeronave, teniendo en cuenta en particular las previsiones meteorológicas, la disponibilidad de equipos de navegación aérea, la disponibilidad de instalaciones en tierra y los procedimientos de vuelo instrumental aprobados por el Estado en el que se encuentre el aeropuerto de destino o alternativo.

2.a.7. La cantidad de combustible y aceite a bordo debe ser suficiente para garantizar que se pueda completar con seguridad el vuelo previsto, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas, los elementos que puedan afectar a las prestaciones de la aeronave y los eventuales retrasos que se prevean durante el vuelo. Además, la aeronave llevará una reserva de combustible para hacer frente a imprevistos. En su caso se establecerán procedimientos de gestión del combustible en vuelo.

3. Operaciones de vuelo

- 3.a. Respecto a las operaciones de vuelo deberán cumplirse todas las condiciones siguientes:
 - 3.a.1. Teniendo en cuenta el tipo de aeronave, durante el despegue y el aterrizaje, y siempre que el piloto al mando lo considere necesario en interés de la seguridad, cada miembro de la tripulación permanecerá sentado en su puesto y utilizará los sistemas de sujeción existentes, teniendo en cuenta el tipo de aeronave.
 - 3.a.2. Todos los miembros de la tripulación de vuelo que tengan que estar en la cabina de mando permanecerán en su puesto, con sus cinturones de seguridad abrochados, salvo en ruta por necesidades operativas o fisiológicas.
 - 3.a.3. Teniendo en cuenta el tipo de aeronave, antes del despegue o del aterrizaje, durante la rodadura y siempre que lo considere necesario en interés de la seguridad, el piloto al mando debe cerciorarse de que cada pasajero ocupa un asiento o litera con el cinturón de seguridad debidamente abrochado.
 - 3.a.4. Los vuelos se realizarán de tal forma que se mantenga siempre la debida separación con respecto a cualquier otra aeronave y que se asegure un adecuado espacio libre de obstáculos durante todas las fases del vuelo. Esta separación debe ser como mínimo la especificada en las normas aeronáuticas aplicables.
 - 3.a.5. Un vuelo debe interrumpirse salvo que las condiciones conocidas sigan siendo, al menos, equivalentes a las especificadas en el punto 2. Además, en los vuelos basados en normas de vuelo instrumental, la aproximación a un aeropuerto no debe continuar por debajo de cierta altura especificada o más allá de una determinada posición, si no se cumplen los criterios de visibilidad preceptivos.
 - 3.a.6. En caso de emergencia, el piloto al mando se cerciorará de que todos los pasajeros hayan sido instruidos para actuar de forma apropiada a las circunstancias.
 - 3.a.7. El piloto al mando adoptará todas las medidas necesarias con el fin de minimizar las consecuencias para el vuelo de un comportamiento inadecuado de los pasajeros.
 - 3.a.8. Las aeronaves no efectuarán la rodadura en la zona de circulación de un aeropuerto, o su rotor no se pondrá en marcha a menos que la persona situada en los controles se encuentre debidamente cualificada.
 - 3.a.9. En su caso se utilizarán los procedimientos aplicables de gestión del combustible en vuelo.
- 4. Prestaciones de la aeronave y limitaciones operativas
 - 4.a. Toda aeronave se manejará de acuerdo con su documentación de aeronavegabilidad y los procedimientos y limitaciones operativos asociados que consten en su manual de vuelo aprobado o en otra documentación equivalente, según el caso. El manual de vuelo o la documentación equivalente estarán a disposición de la tripulación y se mantendrán actualizados para cada aeronave.
 - 4.b. La aeronave se manejará de conformidad con la documentación ambiental aplicable.

- 4.c. Un vuelo no se iniciará o proseguirá salvo que las prestaciones programadas de la aeronave, teniendo en cuenta todos los factores que afecten de manera significativa a su nivel de prestaciones, permitan la ejecución de todas las fases de vuelo dentro de las distancias/zonas aplicables y las distancias libres de obstáculos con la masa operativa planificada. Los factores de rendimiento que afectan de manera significativa al despegue, vuelo en ruta y aproximación/aterrizaje son, en particular:
- i) procedimientos operativos;
 - ii) altitud barométrica del aeropuerto;
 - iii) temperatura;
 - iv) viento;
 - v) tamaño, desnivel y condiciones de la zona de despegue/aterrizaje; y
 - vi) la condición del fuselaje, la unidad de potencia o los sistemas, teniendo en cuenta el posible deterioro.
- 4.c.1. Estos factores se tendrán en cuenta directamente como parámetros operativos o indirectamente por medio de tolerancias o márgenes, que pueden facilitarse en la programación de los datos de rendimiento, según convenga para el tipo de operación.
5. Instrumentos, datos y equipos
- 5.a. Las aeronaves estarán provistas de todos los equipos de navegación, comunicaciones o de otro tipo que sean necesarios para el vuelo previsto, teniendo en cuenta las normas de tráfico aéreo y las normas aeronáuticas aplicables durante cada fase del vuelo.
- 5.b. En su caso, una aeronave debe estar equipada con todos los equipos necesarios de seguridad, médicos, de evacuación y de supervivencia, teniendo en cuenta los riesgos asociados a las áreas de operación, las rutas sobrevoladas, la altitud del vuelo y la duración del mismo.
- 5.c. Todos los datos que se precisen para la ejecución del vuelo por parte de la tripulación deben estar actualizados y disponibles a bordo de la aeronave teniendo en cuenta las normas del tráfico aéreo y las normas aeronáuticas aplicables, las altitudes de vuelo y las zonas de operación.
6. Mantenimiento de la aptitud para el vuelo
- 6.a. La aeronave no se utilizará a menos que:
- i) se encuentre en condiciones seguras para el vuelo;
 - ii) el equipo operativo y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de servicio;
 - iii) el documento de aeronavegabilidad de la aeronave sea válido; y

- iv) se haya efectuado el mantenimiento de la aeronave de acuerdo con su programa de mantenimiento.
- 6.b. Antes de cada vuelo se inspeccionará la aeronave mediante un control de prevuelo, para determinar si resulta apta para el vuelo previsto.
- 6.c. El programa de mantenimiento incluirá, en particular, las tareas e intervalos de mantenimiento, especialmente los calificados de preceptivos en las instrucciones de mantenimiento de la aptitud para el vuelo.
- 6.d. La aeronave no se utilizará a menos que haya sido mantenida y autorizada para el servicio por personas u organizaciones cualificadas para estas tareas. La autorización para el servicio firmada debe contener, en particular, los detalles básicos de las operaciones de mantenimiento realizadas.
- 6.e. Todos los registros que demuestren la aeronavegabilidad de la aeronave se conservarán hasta que la información contenida haya sido sustituida por información nueva de alcance y detalle equivalentes, pero durante no menos de un año en el caso de los registros de mantenimiento detallados. Si una aeronave se retira permanentemente del servicio, el periodo mínimo será de 90 días. Si la aeronave está alquilada, deberán conservarse todos los registros que demuestren su aeronavegabilidad al menos durante el periodo de alquiler.
- 6.f. Todas las modificaciones y reparaciones deben cumplir los requisitos esenciales de aeronavegabilidad. Los datos fehacientes que demuestren el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad deben conservarse.
- 7. Miembros de la tripulación
 - 7.a. El número y composición de la tripulación se determinarán teniendo en cuenta:
 - i) las limitaciones de certificación de la aeronave, incluida en su caso la demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia relevantes;
 - ii) la configuración de la aeronave; y
 - iii) el tipo y duración de las operaciones.
 - 7.b. Los miembros de la tripulación de la cabina deben:
 - i) ser instruidos y examinados de forma regular para adquirir y mantener un nivel adecuado de competencia para desempeñar las tareas de seguridad asignadas; y
 - ii) someterse periódicamente a una revisión para determinar su aptitud médica para desempeñar con seguridad las tareas de seguridad que tengan asignadas. El cumplimiento de este requisito se demostrará mediante una evaluación apropiada basada en las mejores prácticas de la medicina aeronáutica.

- 7.c. El piloto al mando estará facultado para impartir todas las órdenes y llevar a cabo todas las acciones apropiadas a efectos de garantizar la seguridad de la operación, de la aeronave y de las personas o de los bienes transportados.
- 7.d. En una situación de emergencia que ponga en peligro la operación o la seguridad de la aeronave o de las personas que estén a bordo, el piloto al mando deberá emprender cualquier acción que considere necesaria en interés de la seguridad. Si esta acción implica una violación de los reglamentos o procedimientos locales, el piloto al mando se responsabilizará de notificarlo sin demora a la autoridad local competente.
- 7.e. No se simularán situaciones anómalas de emergencia cuando se transporte pasajeros o cargamento.
- 7.f. Ningún miembro de la tripulación permitirá que el desempeño de sus tareas y su capacidad para tomar decisiones se deterioren hasta el extremo de que se ponga en peligro la seguridad del vuelo debido a los efectos de la fatiga, acumulación de fatiga, privación de sueño, número de sectores sobrevolados, horarios nocturnos, etc. Los periodos de descanso deben durar el tiempo suficiente para que los miembros de la tripulación superen los efectos de las misiones anteriores y se encuentren bien descansados al comenzar el siguiente periodo de actividad de vuelo.
- 7.g. Un miembro de la tripulación no desempeñará las tareas que tenga asignadas a bordo de una aeronave cuando se encuentre bajo los efectos de sustancias psicoactivas o del alcohol, o cuando se encuentre incapacitado debido a lesiones, fatiga, medicación, enfermedad o cualquier otra causa similar.
- 8. Requisitos adicionales para la operación con fines comerciales y la utilización de aeronaves propulsadas complejas.
 - 8.a. No se emprenderá la operación con fines comerciales ni la utilización de aeronaves propulsadas complejas salvo que se cumplan las siguientes condiciones:
 - 8.a.1. el operador debe contar, directa o indirectamente mediante contratos, con los medios necesarios para la escala y alcance de las operaciones. Estos medios incluyen, entre otros, los siguientes: aeronave, instalaciones, personal, equipamiento, documentación de tareas, responsabilidades y procedimientos, acceso a datos de interés y mantenimiento de registros.
 - 8.a.2. el operador sólo debe utilizar personal debidamente cualificado y formado y aplicar y mantener los programas de formación y examen relacionados con los miembros de la tripulación y demás personal relevante.
 - 8.a.3. el operador mantendrá una Lista de Equipo Mínimo (MEL) o un documento equivalente teniendo en cuenta lo siguiente:
 - i) el documento asegurará la operación de la aeronave, en condiciones especificadas, con determinados instrumentos, elementos del equipamiento o funciones no operativas al comienzo del vuelo;
 - ii) este documento se elaborará para cada aeronave individual, teniendo en cuenta las condiciones operativas y de mantenimiento relevantes del operador; y

- iii) la MEL debe estar basada en la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL), si está disponible, y no debe ser menos restrictiva que la propia MMEL;
- 8.a.4. el operador establecerá y mantendrá un sistema de gestión que garantice el cumplimiento de estos requisitos esenciales para las operaciones y se proponga la mejora continua de este sistema; y
- 8.a.5. el operador establecerá y mantendrá un programa de seguridad y de prevención de accidentes que incluya un programa de información de incidencias, que el sistema de gestión deberá utilizar con el fin de contribuir al objetivo de la mejora continua de la seguridad de las operaciones.
- 8.b. La operación con fines comerciales y la operación de aeronaves propulsadas complejas se acometerán exclusivamente de acuerdo con el Manual de Operaciones del operador. Dicho manual deberá contener todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para todas las aeronaves utilizadas y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus tareas. Se especificarán las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo, los periodos de actividad durante el vuelo y los periodos de descanso de los miembros de la tripulación. El Manual de Operaciones y sus revisiones deberán ser compatibles con el Manual de Vuelo aprobado y deberán modificarse en la medida de lo necesario.
- 8.c. El operador establecerá procedimientos, en su caso, con el fin de minimizar las consecuencias sobre las operaciones seguras de vuelo de un comportamiento inadecuado de los pasajeros.
- 8.d. El operador desarrollará y mantendrá programas de seguridad adaptados a la aeronave y al tipo de operaciones, incluyendo en particular:
 - i) la seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo;
 - ii) la lista de comprobación del procedimiento de búsqueda de la aeronave;
 - iii) programas de formación;
 - iv) protección de los sistemas informáticos y electrónicos para impedir la degradación y las interferencias intencionadas en el sistema; e
 - v) informar sobre los actos de interferencia ilegal.

Si las medidas de seguridad adoptadas pueden afectar negativamente a la seguridad de las operaciones, se evaluarán los riesgos y desarrollarán los procedimientos apropiados para mitigar los riesgos de seguridad; esta labor puede requerir el empleo de equipos especiales.

- 8.e. El operador designará piloto al mando a un piloto perteneciente a la tripulación de vuelo.
- 8.f. La prevención de la fatiga se gestionará mediante un sistema de cuadrantes. Para un vuelo o una serie de vuelos, este sistema de cuadrantes reflejará el tiempo de vuelo, los periodos de actividad en vuelo, los periodos de actividad y los periodos de

descanso adaptados. Las limitaciones establecidas en el sistema de cuadrantes deberán tener en cuenta todos los factores importantes que contribuyan a la fatiga, como en particular el número de sectores sobrevolados, los husos horarios atravesados, la privación del sueño, la interrupción de los ciclos circadianos, los horarios nocturnos, la ubicación, el tiempo de actividad acumulado en determinados periodos, el reparto de tareas asignadas entre los miembros de la tripulación y los incrementos de la tripulación.

8.g. Las tareas especificadas en el punto 6.a y las descritas en los puntos 6.d. y 6.e. deben ser controladas por una organización responsable del mantenimiento de la aptitud para el vuelo que debe cumplir, además de los requisitos especificados en el punto 3.a del anexo I, las siguientes condiciones:

- i) la organización debe estar cualificada para el mantenimiento de los productos, componentes y equipos que estén bajo su responsabilidad o haber suscrito un contrato con una organización cualificada para el mantenimiento de estos productos, componentes y equipos; y
- ii) la organización debe establecer un manual de organización que contenga, para uso y orientación del personal implicado, una descripción de todos los procedimientos de mantenimiento de la aptitud para el vuelo de la organización, incluida en su caso una descripción de los mecanismos administrativos existentes entre la organización y la organización de mantenimiento aprobada.

ANEXO V

Criterios para los organismos cualificados a que se refiere el artículo 9 *bis*

1. El organismo, su director y el personal responsable de la realización de los controles no deberán intervenir, directamente ni como representantes autorizados, en el diseño, fabricación, comercialización o mantenimiento de productos, piezas, equipos, componentes o sistemas, en su explotación o utilización, o en la prestación de servicios relacionados con los mismos. No se excluye la posibilidad de intercambio de información técnica entre las organizaciones implicadas y el organismo cualificado.
2. El organismo y el personal responsable de las tareas de certificación deberán actuar con la máxima profesionalidad y la mayor competencia técnica posible y deberán estar libres de presiones e incentivos, especialmente de tipo económico, que puedan influir en sus dictámenes sobre los resultados de las inspecciones, ejercidos por personas o grupos de personas afectados por los resultados de las tareas de certificación.
3. El organismo deberá emplear personal y poseer los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relativas al proceso de certificación. También tendrá acceso a los equipos necesarios para controles excepcionales.
4. El personal responsable de las inspecciones deberá:
 - tener una sólida formación profesional y técnica;
 - conocer suficientemente los requisitos de tareas de certificación que realiza y tener experiencia adecuada de tales operaciones;
 - estar capacitado para elaborar las declaraciones, informes y documentos que demuestren que se han realizado las inspecciones.
5. Deberá garantizarse la imparcialidad del personal de inspección. Sus remuneraciones no dependerán del número de inspecciones realizadas ni de los resultados de estas.
6. El organismo deberá contraer un seguro de responsabilidad civil, a menos que un Estado asuma dicha responsabilidad de acuerdo con su Derecho nacional.
7. El personal del organismo deberá respetar el secreto profesional con respecto a toda la información obtenida en la realización de sus tareas con arreglo al presente Reglamento.».

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

1. DENOMINACIÓN DE LA PROPUESTA

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 1592/2002, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea.

2. MARCO ABM/PPA (GESTIÓN/PRESUPUESTACIÓN POR ACTIVIDADES)

0602 – Transporte interior, aéreo y marítimo.

3. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS

3.1. Líneas presupuestarias [líneas operativas y líneas correspondientes de asistencia técnica y administrativa (antiguas líneas BA)], incluidas sus denominaciones:

06 02 01 (Agencia Europea de Seguridad Aérea)

3.2. Duración de la acción y del impacto financiero

Duración indefinida (contribución anual)

3.3. Características presupuestarias (*añada casillas si es necesario*):

Línea presupuestaria	Tipo de gasto		Nuevo	Contribución EFTA	Contribuciones de los países candidatos	Rúbrica PF
060201	GNO	CD ²⁵	NO	SÍ ²⁶	NO	nº 3

²⁵ Créditos disociados (CD)

²⁶ Participación de terceros países europeos asociados a la Agencia (Suiza, Noruega e Islandia).

4. RESUMEN DE RECURSOS

4.1. Recursos financieros

4.1.1. Resumen de créditos de compromiso (CC) y de pago (CP)

millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de gasto	Sección nº		Año n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 y ss	Total
---------------	------------	--	-------	-----	-----	-----	-----	----------	-------

Gastos operativos²⁷

Créditos de compromiso (CC)	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Créditos de pago (CP)		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

Gastos administrativos incluidos en el importe de referencia²⁸

Ayuda técnica y administrativa – ATA (GND)	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

IMPORTE DE REFERENCIA TOTAL²⁹

Créditos de compromiso		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
Créditos de pago		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972

Gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia³⁰

²⁷ Gastos no cubiertos por el capítulo xx 01 del título xx de que se trate.

²⁸ Gastos correspondientes al artículo xx 01 04 del título xx.

²⁹ Tomando como base el coste medio anual (2005) del personal de la AESA con inclusión de todos los gastos (salarios y accesorios, misiones, equipos y alojamiento), a saber, 112 260 euros por agente, ajustado al 2 % anual y rebajado en la contribución de terceros países europeos asociados a la Agencia (véase el cuadro de la página 3).

Recursos humanos y gastos asociados (GND) ³¹	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
Costes administrativos excepto recursos humanos y costes asociados, no incluidos en el importe de referencia (GND) ³²	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327

Coste financiero indicativo total de la intervención

TOTAL CE, incluido el coste de los recursos humanos		a+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
TOTAL CP, incluido el coste de los recursos humanos		b+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

Cofinanciación

Si la propuesta incluye una cofinanciación de los Estados miembros o de otros organismos (especifique cuáles), indique en el cuadro una estimación del nivel de cofinanciación (añada líneas adicionales si son varios los organismos implicados en la cofinanciación):

millones de euros (al tercer decimal)

Organismo cofinanciador		Año n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 y ss	Total
Terceros países europeos ³³	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922
TOTAL CC incluida la cofinanciación	a+c+d +e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899

4.1.2. *Compatibilidad con la programación financiera*

La propuesta es compatible con la programación financiera vigente

³⁰ Gastos correspondientes al capítulo xx 01 excepto los artículos xx 01 04 o xx 01 05.

³¹ Véase el cuadro 8.2.5.

³² Véase el cuadro 8.2.6.

³³ Participación de los terceros países europeos asociados a la Agencia, en aplicación del artículo 55 del Reglamento (CE) n° 1592/2002. Dicha participación se estima en el 7 % del presupuesto de la Agencia, con exclusión de los recursos por tasas.

La propuesta requiere una reprogramación de la correspondiente rúbrica de las perspectivas financieras

La propuesta puede requerir la aplicación de las disposiciones del Acuerdo Interinstitucional³⁴ (es decir, instrumento de flexibilidad o revisión de las perspectivas financieras).

4.1.3. Incidencia financiera en los ingresos

La propuesta no tiene incidencia financiera en ingresos

La propuesta tiene incidencia financiera. El efecto en los ingresos es el siguiente:

millones de euros (al primer decimal)

Línea presupuestaria	Ingresos	Antes de la acción [Año n-1]	Situación después de la acción							
			[Año n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁵		
	a) Ingresos en términos absolutos									
	b) Variación de los Δ ingresos									

(Indique cada línea presupuestaria de ingresos afectada, añadiendo al cuadro las casillas necesarias si el efecto se extiende a más de una línea.)

4.2. Recursos humanos ETC (incluidos funcionarios, personal temporal y externo) - véase detalle en punto 8.2.1.

En el cuadro siguiente se especifican las necesidades que generará la ejecución de la acción propuesta para la AESA (20 agentes temporales) y para la Comisión (1 funcionario).

Requisitos anuales	Año n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 y ss
Número total de recursos humanos	20	20	20	20	20	20

³⁴ Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

³⁵ Añádanse columnas si es necesario (si la duración de la acción es superior a 6 años).

5. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS

Los detalles del contexto de la propuesta deben figurar en la exposición de motivos. Esta sección de la ficha debe reflejar la siguiente información adicional específica:

5.1. Necesidad a resolver a corto o largo plazo

En el ámbito del mercado interior del transporte aéreo, es preciso incrementar el nivel global de seguridad y avanzar en la armonización de las condiciones de competencia entre operadores.

5.2. Valor añadido de la acción comunitaria, coherencia de la propuesta con otros instrumentos financieros y posibles sinergias

El establecimiento de una normativa comunitaria obligatoria y de aplicación uniforme permitirá alcanzar la armonización que se persigue.

5.3. Objetivos de la propuesta, resultados esperados e indicadores de los mismos en el contexto de la gestión por actividades (GPA)

Es preciso armonizar la normativa sobre las operaciones aéreas, la autorización de los pilotos de aeronaves y la seguridad de las aeronaves de terceros países. La mejora de la seguridad del transporte aéreo redundará en beneficio de todos los ciudadanos, independientemente de que viajen en avión o se encuentren en tierra. La armonización de las condiciones de competencia tendrá repercusiones positivas para los operadores. Por último, el reconocimiento automático de las licencias de los tripulantes de vuelo permitirá una mayor movilidad, con los consiguientes efectos positivos para los interesados y para los empresarios.

5.4. Método de ejecución (indicativo)

Exponga el método o métodos elegidos³⁶ para la ejecución de la acción.

Gestión centralizada

- directa, por la Comisión
- indirecta, por delegación en:
 - agencias ejecutivas
 - organismos creados por las Comunidades con arreglo al artículo 185 del Reglamento financiero
 - organismos nacionales del sector público/organismos con misión de servicio público

³⁶ Si se consigna más de un método, proporcione detalles adicionales en la sección "Comentarios principales" de este punto.

Gestión compartida o descentralizada

con los Estados miembros

con terceros países

Gestión conjunta con organizaciones internacionales (especificar)

Comentarios principales:

La Comisión y la Agencia Europea de Seguridad Aérea participarán conjuntamente en la ejecución de las medidas contempladas por el presente Reglamento.

6. SUPERVISIÓN Y EVALUACIÓN

6.1. Sistema de supervisión

Cada año, las actividades de la AESA se someten a control y evaluación en el marco del informe general anual relativo al ejercicio transcurrido y del programa de trabajo correspondiente al año siguiente. El Consejo de administración de la Agencia tiene que aprobar ambos documentos y remitirlos al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión, al Tribunal de Cuentas y a los Estados miembros.

6.2. Evaluación

6.2.1. Evaluación previa

De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1592/2002, la Comisión solicitó el dictamen de la AESA acerca de la ampliación del ámbito de aplicación de dicho texto a las operaciones aéreas, a la autorización del personal de vuelo y a la seguridad de las aeronaves de terceros países. La Agencia, en aplicación de sus normas internas y con arreglo a las prácticas internacionales en la materia, llevó a cabo una consulta exhaustiva de todas las partes interesadas y tuvo en cuenta las observaciones de estas antes de formular su dictamen. Para ello, el 27 de abril de 2004 publicó en su sitio Internet (www.easa.eu.int) un documento de consulta sobre la aplicabilidad, los principios básicos y los requisitos esenciales relativos a las competencias de los pilotos, las operaciones aéreas y la regulación de las aeronaves de terceros países utilizadas por operadores no comunitarios (NPA n° 2/2004). Entre el 30 de abril y el 31 de julio de 2004, este documento fue objeto de 1.695 comentarios procedentes de 93 personas, autoridades nacionales, empresas u organizaciones. La inmensa mayoría de las partes consultadas se declaró a favor del establecimiento de normas comunes en materia de operaciones aéreas, autorización del personal de vuelo y seguridad de las aeronaves de terceros países. Basándose en los comentarios recibidos, la AESA elaboró su análisis y lo remitió a la Comisión el 15 de diciembre de 2004 (Dictamen n° 3/2004).

Los servicios de la Comisión han estudiado el impacto que provocaría la ampliación de las normas comunes a las operaciones aéreas, la autorización de los pilotos de aeronaves y la seguridad de las aeronaves de terceros países, para determinar su pertinencia y estudiar las

modalidades para ello. El estudio vino a corroborar los puntos de vista tanto del legislador, como de las partes interesadas y de la AESA, a favor la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 1592/2002 a los aspectos mencionados.

6.2.2. *Medidas adoptadas sobre la base de una evaluación intermedia/posterior (lecciones extraídas de anteriores experiencias similares)*

6.2.3. *Condiciones y frecuencia de la futura evaluación*

Cada cinco años, se realiza una evaluación externa independiente sobre la forma en que la AESA cumple con su cometido y el impacto de las normas comunes y las actividades de la Agencia en el nivel general de seguridad aérea.

7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

La ejecución del presupuesto de la Agencia compete a su Director ejecutivo, quien ha de presentar cada año a la Comisión, al Tribunal de Cuentas y al Consejo de administración las cuentas detalladas de todos los ingresos y gastos del ejercicio anterior. Además, el auditor de la Comisión ejerce respecto de la AESA competencias idénticas a las que desempeña con relación a los servicios de la Comisión; a lo anterior se añade el sistema de auditoría interno similar al de la Comisión con el que cuenta la Agencia.

El Reglamento (CE) n° 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), y el Acuerdo interinstitucional de 25 de mayo de 1999 relativo a las investigaciones internas efectuadas por la OLAF se aplican sin restricciones a la AESA.

8. DETALLE DE LOS RECURSOS

8.1. Objetivos de la propuesta en términos de su coste financiero

Créditos de compromiso en millones de euros (al tercer decimal)

(Consignar las denominaciones de los objetivos, acciones y realizaciones / resultados)	Tipo de realización / resultado	Coste medio	Año n		Año n+1		Año n+2		Año n+3		Año n+4		Año n+5 y ss.		TOTAL	
			Número de realizaciones / resultados	Coste total	Número de realizaciones / resultados	Coste total	Número de realizaciones / resultados	Coste total	Número de realizaciones / resultados	Coste total	Número de realizaciones / resultados	Coste total	Número de realizaciones / resultados	Coste total	Número de realizaciones / resultados	Coste total
OBJETIVO OPERATIVO nº 1 ³⁷ ...	Elaboración de normas comunes relativas a las operaciones aéreas, la autorización de los pilotos de aeronaves y la seguridad de las aeronaves de terceros países															
Acción 1.....	Reglamentación		1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290		7,368	
Acción 2.....	Normalización		1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321		7,548	
Acción 3.....	Asist. técnica		0,484		0,494		0,504		0,514		0,524		0,534		3,053	
Subtotal objetivo 1			2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972	
COSTE TOTAL			2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972	

³⁷

Según se expone en la sección 5.3.

8.2. Gastos administrativos

Estos gastos están cubiertos por los créditos asignados anualmente al servicio gestor de la Comisión.

8.2.1. Cantidad y tipo de recursos humanos

Tipo de puestos		Personal que se asignaría a la gestión de la acción utilizando recursos existentes y/o adicionales (número de puestos/ETC)					
		Año n	Año n+1	Año n+2	Año n+3	Año n+4	Año n+5
Funcionario ³⁸ (XX 01 01)	A*/A D	1	1	1	1	1	1
(puesto de nueva creación)	B* C*/A ST						
Personal financiado ³⁹ con cargo al artículo XX 01 02							
Personal financiado ⁴⁰ con cargo al artículo XX 01 04/05							
TOTAL							

8.2.2. Descripción de las tareas derivadas de la acción

Preparación de las normas técnicas y de la reglamentación; aplicación de dicha reglamentación (lo cual incluye tareas de asistencia técnica y administrativa e inspecciones de normalización).

8.2.3. Origen de los recursos humanos (estatutarios)

(Si consigna más de un origen, indique el número de puestos provenientes de cada uno)

- Puestos actualmente asignados a la gestión del programa que se sustituye o amplía
- Puestos preasignados en el ejercicio EPA/AP del año n
- Puestos que se pedirán en el próximo procedimiento EPA/AP
- Puestos que se reasignan utilizando recursos existentes en el propio servicio gestor (reasignación interna)

³⁸ Coste NO cubierto por el importe de referencia

³⁹ Coste NO cubierto por el importe de referencia

⁴⁰ Coste incluido en el importe de referencia

Puestos necesarios en el año n, pero no previstos en el ejercicio EPA/AP del año en cuestión

8.2.4. *Otros gastos administrativos incluidos en el importe de referencia (XX 01 04/05 – Gastos de gestión administrativa)*

millones de euros (al tercer decimal)

Línea presupuestaria (nº y denominación)	Año n	Año n+1	Año n+2	Año n+3	Año n+4	Año n+5 y ss.	TOTAL
1. Asistencia técnica y administrativa (incluidos los costes de personal)	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Agencias ejecutivas ⁴¹							
Otros tipos de asistencia técnica y administrativa							
- intramuros							
- extramuros							
Total asistencia técnica y administrativa							

8.2.5. *Coste financiero de los recursos humanos y costes asociados no incluidos en el importe de referencia*

millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de recursos humanos	Año n	Año n+1	Año n+2	Año n+3	Año n+4	Año n+5 y ss.
Funcionarios y agentes temporales (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119
Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02 (auxiliares, END, contratados, etc.) (indique la línea presupuestaria)						
Coste total de los recursos humanos y costes asociados (NO incluidos en						

⁴¹ Mencionar la ficha financiera legislativa específica para la agencia o agencias ejecutivas de que se trate.

el importe de referencia)						
---------------------------	--	--	--	--	--	--

Cálculo - *Funcionarios y agentes temporales*

Con referencia al punto 8.2.1, si procede

Un funcionario a un coste de 108 000 euros (2005), ajustado al 2 % anual

Cálculo - *Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02*

Con referencia al punto 8.2.1, si procede

8.2.6. *Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia*

millones de euros (al tercer decimal)

	Año n	Año n+1	Año n+2	Año n+3	Año n+4	Año n+5 y ss.	TOTAL
XX 01 02 11 01 - Misiones							
XX 01 02 11 02 - Reuniones y conferencias							
XX 01 02 11 03 - Comités ⁴²	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
XX 01 02 11 04 - Estudios y consultorías							
XX 01 02 11 05 - Sistemas de información							
2. Total otros gastos de gestión (XX 01 02 11)							
3. Otros gastos de carácter administrativo (especificar e indicar la línea presupuestaria)							
Total gastos administrativos, excepto recursos humanos y costes asociados (NO incluidos en el importe de referencia)							

Cálculo - *Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia*

Reuniones del Comité de comitología creado en virtud del artículo 54 del Reglamento 1592/2002. Se prevén dos reuniones anuales en las que participarán 40 expertos a un coste de 650 euros por reunión y experto (2005), ajustado al 2 % anual.

⁴² Precísense el tipo de comité y el grupo al que pertenece.