

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 16/2007**aprobada por el Consejo el 15 de octubre de 2007****con vistas a la adopción del Reglamento (CE) n° .../2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2007/C 277 E/02)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe garantizarse en todo momento un nivel elevado y uniforme de protección de los ciudadanos europeos en el ámbito de la aviación civil mediante la adopción de normas comunes de seguridad y velando por que los productos, las personas y las organizaciones cumplan dichas normas en la Comunidad, así como las adoptadas para proteger el medio ambiente. Todo ello debe contribuir a facilitar la libre circulación de mercancías, personas y organizaciones en el mercado interior.
- (2) Además, las aeronaves de terceros países que operan en rutas de entrada o salida del territorio de vigencia del Tratado o situadas en el interior de él deben estar sujetas a una supervisión adecuada en el nivel comunitario, dentro de los límites que establece el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, denominado en lo sucesivo «Convenio de Chicago», en el que son Partes todos los Estados miembros.
- (3) El Convenio de Chicago establece ya unas normas mínimas encaminadas a garantizar la seguridad de la aviación civil y la protección medioambiental relativa a ella. Los requisitos esenciales comunitarios y las medidas tomadas para su aplicación deben asegurar que los Estados miembros cumplan las obligaciones derivadas de dicho Convenio, incluidas las que les incumben respecto de terceros países.
- (4) La Comunidad debe establecer, de acuerdo con las normas y las prácticas recomendadas fijadas en el Convenio de Chicago, requisitos esenciales aplicables a

los productos componentes y equipos aeronáuticos, a las personas y a las organizaciones que participen en la explotación de aeronaves, y a las personas y productos que participen en la formación y en el examen médico de los pilotos. Se debe otorgar a la Comisión la facultad de aprobar las normas de aplicación necesarias.

- (5) No resultaría adecuado someter a todas las aeronaves a normas comunes, en particular si se trata de aparatos de diseño simple o que se explotan en un ámbito principalmente nacional, 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 deben seguir sujetas al control normativo de los Estados miembros, sin que el presente Reglamento imponga a los demás Estados miembros la obligación de reconocer esa normativa. Sin embargo, deben adoptarse medidas proporcionadas para incrementar el nivel general de seguridad de la aviación recreativa. En particular, deben tenerse en cuenta los aviones y helicópteros con una masa máxima de despegue reducida y cuyo rendimiento va en aumento, que pueden circular por todo el territorio de la Comunidad y se fabrican de manera industrial. Pueden regularse mejor a nivel comunitario para establecer el nivel uniforme de seguridad y protección medioambiental necesarios.
- (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 determinarse sin ambigüedad. Dicho alcance debe definirse claramente por referencia a una lista de aeronaves que están exentas de la aplicación del presente Reglamento.
- (7) Los productos, componentes y equipos aeronáuticos y operadores que participen en el transporte aéreo comercial, así como los pilotos y las personas, productos y organizaciones que participen en la formación y en el examen médico de los pilotos deben recibir un certificado o licencia cuando se considere que cumplen los requisitos esenciales que fije la Comunidad, de conformidad con las normas y prácticas recomendables establecidas por el Convenio de Chicago. Se debe otorgar a la Comisión la facultad de establecer las disposiciones de aplicación necesarias para establecer las condiciones para la expedición del certificado o de su sustitución por una declaración de capacidad, teniendo en cuenta los riesgos asociados a los diferentes tipos de operaciones, incluidos ciertos tipos de trabajo aéreo y los vuelos locales con pequeñas aeronaves.

⁽¹⁾ DO C 185 de 8.8.2006, p. 106.⁽²⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de marzo de 2007 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 15 de octubre de 2007 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

- (8) Para las operaciones no comerciales, las normas relativas a las operaciones y a las licencias deben adaptarse a la complejidad de la aeronave y debe elaborarse una definición al respecto.
- (9) Las facultades asociadas a la licencia de piloto de recreo deben estar limitadas en función del entrenamiento recibido para obtener la correspondiente habilitación, de conformidad con las disposiciones de aplicación.
- (10) Para cumplir los objetivos comunitarios por lo que se refiere a la libre circulación de mercancías, personas y servicios, así como los de la política común de transportes, los Estados miembros deben aceptar, sin más requisitos ni evaluación, los productos, los componentes y los equipos, así como a las organizaciones o las personas, que posean certificados de conformidad con el presente Reglamento y con las subsiguientes disposiciones de aplicación.
- (11) Debe contarse con la flexibilidad suficiente para hacer frente a circunstancias especiales tales como medidas de seguridad urgentes o necesidades imprevistas o limitadas, así como prever la posibilidad de conseguir un nivel equivalente de seguridad por otros medios. Los Estados miembros deben tener derecho a permitir excepciones a los requisitos del presente Reglamento y a las disposiciones de aplicación, siempre que tengan un alcance estrictamente limitado y se sometan al adecuado control comunitario.
- (12) Es necesario mejorar las disposiciones en todos los ámbitos regulados por el presente Reglamento de modo que determinadas funciones desempeñadas actualmente en el nivel comunitario o nacional puedan ser desempeñadas por un único órgano especializado. Es, por tanto, necesario, dentro de la estructura institucional y del equilibrio de poderes vigentes de la Comunidad, crear una Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo «la Agencia») que sea independiente en asuntos técnicos y que disponga de autonomía jurídica, administrativa y financiera. Es necesario y conveniente al efecto que sea un órgano de la Comunidad dotado de personalidad jurídica y capacidad de ejercer las competencias de ejecución que le confiera el presente Reglamento.
- (13) Con arreglo al régimen institucional de la Comunidad, la aplicación del Derecho comunitario es, en primer lugar, competencia de los Estados miembros. Las funciones de certificación exigidas por el presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación deben, por lo tanto, ejecutarse en el nivel nacional. No obstante, en determinados casos claramente definidos, debe otorgarse también a la Agencia la facultad de desempeñar las funciones de certificación tal como se especifican en el presente Reglamento. Por el mismo motivo, la Agencia debe 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.
- (14) El funcionamiento efectivo de un sistema comunitario de seguridad de la aviación civil en los ámbitos de aplicación del presente Reglamento exige reforzar la cooperación entre la Comisión, los Estados miembros y la Agencia para detectar fallos de seguridad y adoptar las medidas correctoras que convengan.
- (15) El fomento de una conciencia generalizada de la seguridad y el buen funcionamiento del sistema normativo en los ámbitos de aplicación del presente Reglamento exige que los incidentes y los sucesos sean notificados directamente por sus testigos. Esta notificación se vería facilitada por la creación de un entorno no punitivo, por lo que los Estados miembros deben adoptar las medidas apropiadas para asegurar la protección de esta información y de quienes la comunican.
- (16) Las conclusiones de las investigaciones sobre accidentes aéreos deben surtir efectos prácticos con la mayor brevedad, en particular cuando se refieran a defectos de diseño de las aeronaves o a cuestiones operativas, con objeto de devolver a los consumidores la confianza en el transporte aéreo.
- (17) Para dar respuesta a las crecientes preocupaciones sobre la salud y el bienestar de los pasajeros durante los vuelos, es preciso diseñar los aviones de modo que garanticen mejor la seguridad y la salud de los pasajeros.
- (18) Los objetivos del presente Reglamento pueden cumplirse de manera eficaz mediante la cooperación con terceros países. En ese caso, las disposiciones del presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación pueden adaptarse mediante acuerdos celebrados por la Comunidad con esos países. A falta de tales acuerdos, los Estados miembros deben, no obstante, poder reconocer, con el debido control comunitario, las homologaciones concedidas por un tercer país a los productos, los componentes y los equipos, así como a las organizaciones y al personal, extranjeros.
- (19) A fin de que asista adecuadamente a la Comunidad, se debe permitir a la Agencia desarrollar sus conocimientos técnicos en todos los aspectos de la seguridad de la aviación civil y de la protección del medio ambiente cubiertos por el presente Reglamento. Debe asistir a la Comisión en la preparación de la legislación necesaria y colaborar con los Estados miembros y con el sector en su aplicación. Debe poder emitir especificaciones de certificación y documentación orientativa, así como elaborar conclusiones técnicas y expedir certificados, debe asistir a la Comisión en la supervisión de la aplicación del presente Reglamento y de las disposiciones de aplicación, y debe conferírsele la autoridad necesaria para acometer sus tareas.

- (20) La Comisión y los Estados miembros deben estar representados en un Consejo de Administración, a fin de controlar con eficacia las funciones de la Agencia. A este Consejo deben confiársele los poderes necesarios para fijar el presupuesto, comprobar su ejecución, adoptar las normas financieras apropiadas, establecer procedimientos de trabajo transparentes para la adopción de decisiones por la Agencia y nombrar al director ejecutivo. Conviene asimismo habilitar a la Agencia para realizar investigaciones y organizar la debida coordinación con la Comisión y los Estados miembros. Es deseable que la Agencia asista a la Comunidad y a sus Estados miembros en el ámbito de las relaciones internacionales, incluida la armonización de normas, el reconocimiento de las aprobaciones y la cooperación técnica y esté facultada para entablar las relaciones adecuadas con autoridades aeronáuticas de terceros países y con las organizaciones internacionales competentes en los asuntos objeto del presente Reglamento.
- (21) Para una mayor transparencia, las partes interesadas han de estar representadas en el Consejo de Administración de la Agencia en calidad de observadores.
- (22) El interés público exige que la Agencia base su actuación en materia de seguridad únicamente en expertos independientes, aplicando estrictamente el presente Reglamento y las disposiciones adoptadas por la Comisión para su aplicación. A tal efecto, todas las decisiones de la Agencia relacionadas con la seguridad debe tomarlas su director ejecutivo, quien debe estar en condiciones de recabar asesoramiento y organizar el funcionamiento interno de la Agencia. No obstante, los Estados miembros deben participar en el proceso de toma de decisiones cuando la Agencia tenga que elaborar proyectos de normas de carácter general que deban aplicar las autoridades nacionales.
- (23) Es necesario garantizar que las partes afectadas por las decisiones adoptadas por la Agencia puedan disponer de unas vías de recurso que se ajusten a las características especiales del ámbito de la aviación. Debe establecerse un mecanismo apropiado que permita recurrir las decisiones del director ejecutivo ante una sala de recursos especializada, cuyas resoluciones sean a su vez susceptibles de recurso ante el Tribunal de Justicia.
- (24) A fin de garantizar una plena autonomía e independencia de la Agencia, debe dotársela de un presupuesto autónomo cuyos ingresos procedan esencialmente de una contribución de la Comunidad y de las tasas abonadas por los usuarios del sistema. El procedimiento presupuestario comunitario debe ser aplicable en lo relativo a la contribución comunitaria y a cualquier otra subvención a cargo del presupuesto general de la Unión Europea. El Tribunal de Cuentas debe auditar las cuentas.
- (25) Antes de establecer las oficinas locales de la agencia, debe aclararse mediante una normativa general qué condiciones han de cumplirse y qué contribución ha de aportar el Estado miembro correspondiente.
- (26) Dado que los objetivos del presente Reglamento, es decir, el establecimiento y la aplicación uniforme de normas comunes en el ámbito de la seguridad de la aviación civil y de la protección del medio ambiente, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido al ámbito europeo del presente Reglamento, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (27) Se ha reconocido la necesidad de lograr la participación de países europeos que no son miembros de la Unión Europea para garantizar una adecuada dimensión paneuropea que facilite la mejora de la seguridad de la aviación civil en toda Europa. Los países europeos que hayan celebrado acuerdos con la Comunidad para adoptar y aplicar el acervo comunitario en el ámbito de aplicación del presente Reglamento deben participar en su labor, de conformidad con las condiciones que se establezcan en virtud de dichos acuerdos.
- (28) Es un objetivo general que se transfieran a la Agencia de una manera eficaz las funciones y cometidos de los Estados miembros, incluidos los que derivan de su cooperación, a través de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas, sin reducir en absoluto los actuales altos niveles de seguridad y sin consecuencias negativas sobre los sistemas de certificación. Deben adoptarse medidas adecuadas para facilitar la necesaria transición.
- (29) El presente Reglamento establece normas comunes en el ámbito de la aviación civil y crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea. Por consiguiente, el 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 ⁽¹⁾, debe ser derogado.
- (30) El presente Reglamento establece un marco apropiado y completo para la definición y aplicación de normas técnicas y procedimientos administrativos comunes en el ámbito de la aviación civil. Por consiguiente, es preciso derogar, a su debido tiempo, 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 civil ⁽²⁾, como la Directiva 91/670/CEE, de 16 de diciembre de 1991, sobre aceptación recíproca de licencias del personal que ejerce funciones en la aviación civil ⁽³⁾, sin perjuicio de las certificaciones o licencias de productos, personas y organizaciones ya expedidas de conformidad con dichos actos legislativos.

⁽¹⁾ DO L 240 de 7.9.2002, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 334/2007 de la Comisión (DO L 88 de 29.3.2007, p. 39).

⁽²⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1900/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 377 de 27.12.2006, p. 176).

⁽³⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 21.

- (31) El presente Reglamento establece un marco apropiado y completo para la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad. Por consiguiente, la 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 ⁽¹⁾, debe ser derogada a su debido tiempo y sin perjuicio de las medidas de aplicación sobre la recogida de información, la inspección en pista y el intercambio de información.
- (32) El presente Reglamento será de aplicación a cualquier otro ámbito relacionado con la seguridad de la aviación civil conforme a una futura propuesta de conformidad con el Tratado.
- (33) Es necesario establecer las medidas adecuadas para asegurar tanto la necesaria protección de datos delicados en materia de seguridad como facilitar al público la información adecuada sobre el nivel de seguridad de la aviación civil y la protección medioambiental correspondiente teniendo en cuenta tanto el Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión ⁽²⁾ como la legislación nacional pertinente. Las Decisiones adoptadas por la Agencia en aplicación del artículo 8 de dicho Reglamento deben 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.
- (34) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽³⁾.
- (35) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para adoptar normas de aplicación relativas a la aeronavegabilidad, la expedición de licencias a tripulantes y autorizaciones correspondientes, las operaciones aéreas, las aeronaves utilizadas por operadores de terceros países, la supervisión y ejecución, así como adoptar una reglamentación sobre tasas e ingresos de la Agencia. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento o a completarlo añadiendo nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (36) Por razones de eficacia, los plazos normalmente aplicables en el marco del procedimiento de reglamentación con control deben abreviarse para la adaptación de los requisitos esenciales de protección del medio ambiente y

para la adopción de normas de aplicación para la protección del medio ambiente.

- (37) Habida cuenta de la urgencia, es necesario aplicar el procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 5 bis, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE para que la Comisión decida acerca de las medidas a tomar por los Estados miembros como reacción inmediata a un problema de seguridad, así como para no aceptar las autorizaciones presentadas por los Estados miembros.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

Principios

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento será de aplicación:
 - a) al diseño, producción, mantenimiento y funcionamiento de productos, componentes y equipos aeronáuticos, así como al personal y organizaciones que participen en el diseño, la producción y el mantenimiento de tales productos, componentes y equipos aeronáuticos;
 - b) al personal y organizaciones que participen en la explotación de aeronaves.
2. El presente Reglamento no será de aplicación cuando los productos, componentes, equipos, personal y organizaciones a que se refiere el apartado 1 tomen parte en operaciones militares, aduaneras, de policía o similares. Los Estados miembros velarán por que tales operaciones sean compatibles, en la medida de lo posible, con los objetivos del presente Reglamento.

Artículo 2

Objetivos

1. El objetivo principal del presente Reglamento es establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa.
2. Constituyen objetivos adicionales, en los ámbitos regulados por el presente Reglamento, los siguientes:
 - a) garantizar un nivel elevado y uniforme de protección medioambiental;
 - b) facilitar la libre circulación de mercancías, personas y servicios;
 - c) fomentar la rentabilidad en los procesos de reglamentación y de certificación y evitar duplicaciones en los niveles nacional y europeo;

⁽¹⁾ DO L 143 de 30.4.2004, p. 76. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n° 2111/2005 (DO L 344 de 24.12.2005, p. 15).

⁽²⁾ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

⁽³⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

- d) asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, facilitando una base de interpretación común y una aplicación uniforme de sus disposiciones, y garantizando que éstas se tienen debidamente en cuenta en el presente Reglamento y en las normas establecidas para su aplicación;
 - e) promover los puntos de vista comunitarios respecto a las normas referentes a la seguridad de la aviación civil en todo el mundo mediante la debida cooperación con terceros países y organizaciones internacionales;
 - f) ofrecer igualdad de condiciones a todos los agentes del mercado interior de la aviación.
3. Los medios de lograr los objetivos previstos en los apartados 1 y 2 serán los siguientes:
- a) preparación, adopción y aplicación uniforme de todos los actos necesarios;
 - b) reconocimiento sin requisitos adicionales de los certificados, licencias, aprobaciones u otros documentos concedidos a productos, personal y organizaciones, de conformidad con el presente Reglamento y con las disposiciones adoptadas para su aplicación;
 - c) creación de una Agencia Europea de Seguridad Aérea independiente (en lo sucesivo «la Agencia»;
 - d) aplicación uniforme de todos los actos necesarios por parte de las autoridades nacionales de aviación y por la Agencia en el marco de sus competencias respectivas.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «supervisión permanente», las funciones que habrá de desempeñar para verificar que las condiciones en que se ha expedido un certificado siguen cumpliéndose durante su plazo de validez, así como la toma de cualquier medida de salvaguardia;
- b) «Convenio de Chicago», el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;
- c) «producto», una aeronave, un motor o una hélice;
- d) «componentes y equipos», cualquier instrumento, dispositivo, mecanismo, componente, aparato o accesorio, incluido el equipo de comunicaciones, que se utilice o esté pensado para utilizarse en la operación o el control de una aeronave en vuelo y que esté instalado o fijado en una aeronave. Se incluirán los componentes del fuselaje, el motor o la hélice;
- e) «certificación», cualquier forma de reconocimiento de que un producto, componente o equipo, una organización o una persona cumple los requisitos aplicables, incluidas las disposiciones del presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación, así como la expedición del certificado pertinente que acredite dicho cumplimiento;
- f) «Organismo cualificado», un organismo al que la Agencia o una autoridad aeronáutica nacional, bajo su control y responsabilidad, puedan atribuirle una función específica de certificación;
- g) «certificado», cualquier autorización, licencia u otro documento expedido como consecuencia de la certificación;
- h) «operador», cualquier persona física o jurídica que explota o desea explotar una o más aeronaves;
- i) «operación comercial», la explotación como servicio público de una aeronave a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica, o, cuando se trate de un servicio público, cuando se realice mediante contrato entre un operador y un cliente, no ejerciendo este último control sobre el operador.
- j) «aeronave propulsada compleja»,
 - i) un avión:
 - con una masa máxima certificada de 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 un turborreactor o con más de un motor turbohélice, o
 - ii) un helicóptero:
 - con una masa máxima certificada de despegue superior a 3 175 kg, o
 - con una configuración máxima aprobada de más de cinco asientos de pasajeros, o
 - certificado para operar con una tripulación mínima de dos pilotos, o
 - iii) una aeronave de rotor basculante;
- k) «dispositivo de simulación de vuelo» para entrenamiento, cualquier tipo de dispositivo en el que se simulen condiciones de vuelo en tierra; incluyen simuladores de vuelo, dispositivos de entrenamiento de vuelo, entrenadores de procedimientos de navegación y vuelo, y dispositivos básicos de entrenamiento de vuelo por instrumentos;
- l) «habilitación», declaraciones recogidas en una licencia, referidas a condiciones especiales, facultades o limitaciones propias de dicha licencia.

CAPÍTULO II

Requisitos sustantivos

Artículo 4

Principios básicos y aplicabilidad

1. Las aeronaves, con inclusión de cualquier producto, componente o equipo instalados en ellas, que estén:

- a) diseñadas o fabricadas por una organización cuya seguridad supervisa la Agencia o un Estado miembro, o
- 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
- c) matriculadas en un país tercero y sean utilizadas por un operador a quien supervise cualquier Estado miembro, o sean utilizadas por un operador establecido o residente en la Comunidad en rutas con entrada o salida en el territorio comunitario, o situadas en su interior, o
- 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 con entrada o salida en el territorio comunitario, o situadas en su interior,

cumplirán lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. El personal que participe en las operaciones de las aeronaves indicadas en el apartado 1, letras b), c) o d), se ajustará al presente Reglamento.

3. Las operaciones de las aeronaves indicadas en apartado 1, letras b), c) o d), se ajustarán al presente Reglamento.

4. El apartado 1 no será de aplicación a las aeronaves a las que se hace referencia en el anexo II.

5. Los apartados 2 y 3 no serán de aplicación a las aeronaves a las que se hace referencia en el anexo II, con la excepción de las aeronaves contempladas en su letra a), inciso ii), y las letras d) y h), y cuando sean explotadas para el transporte aéreo comercial.

6. El presente Reglamento no afectará a los derechos de terceros países especificados en convenios internacionales, en particular el Convenio de Chicago.

Artículo 5

Aeronavegabilidad

1. Las aeronaves indicadas en el artículo 4, apartado 1, letras a) b) y c), cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el anexo I en materia de aeronavegabilidad.

2. La conformidad de las aeronaves a que hace referencia el artículo 4, apartado 1, letra b), y de los productos, componentes y equipos instalados en ellas, se demostrará como sigue:

- a) Los productos poseerán un certificado de tipo. Éste, así como las certificaciones de modificaciones de él, incluidos los certificados de tipo complementarios, será expedido previa demostración por el solicitante de que el producto cumple unas bases de certificación, que se especifican en el artículo 20, establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales mencionados en el apartado 1, y siempre que no presente características que impidan su utilización segura. El certificado de tipo afectará al producto y a todos los componentes y equipos instalados en él.
- b) Para los componentes y equipos podrán expedirse certificados de tipo específicos cuando se demuestre que cumplen las especificaciones detalladas de aeronavegabilidad establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales considerados en el apartado 1.
- c) Para cada aeronave deberá expedirse un certificado de aeronavegabilidad cuando se demuestre que se ajusta al diseño del modelo aprobado en su certificado de tipo y que la documentación, inspecciones y pruebas pertinentes acreditan que la aeronave está en condiciones para una utilización segura. El certificado de aeronavegabilidad será válido mientras no se suspenda, o se anule, o mientras no expire su período de vigencia y siempre que la aeronave se mantenga de conformidad con los requisitos esenciales relativos al mantenimiento de la aeronavegabilidad establecido en el punto 1, letra d), del anexo I y con las disposiciones de aplicación a que se refiere el apartado 5.
- d) Las organizaciones encargadas del mantenimiento de los productos, componentes y equipos demostrarán su capacidad y medios para cumplir las obligaciones asociadas con sus facultades. A menos que se hayan aceptado de otro modo, dichas capacidades y medios deberán ser reconocidos mediante la expedición de una aprobación de la organización. Las facultades concedidas a la organización aprobada y el alcance de la aprobación deberán especificarse en las cláusulas de ésta.
- e) Las organizaciones encargadas del diseño y la fabricación de los productos, componentes y equipos demostrarán su capacidad y medios para cumplir las obligaciones asociadas con sus facultades. A menos que se hayan aceptado de otro modo, dichas capacidades y medios deberán ser reconocidas mediante la expedición de una aprobación de la organización. Las facultades concedidas a la organización aprobada y el alcance de la aprobación deberán especificarse en las cláusulas de ésta.

Además:

- f) Podrá solicitarse al personal encargado de dar el visto bueno a un producto, componente o equipo tras una intervención de mantenimiento, que posea la correspondiente autorización (certificado del personal).

g) La capacidad de los centros de formación en materia de mantenimiento para cumplir las obligaciones asociadas a sus facultades en relación con la expedición de los certificados mencionados en la letra e), podrá ser reconocida mediante la expedición de una aprobación.

3. Las aeronaves a las que se refiere el artículo 4, apartado 1, letra a), y los productos, componentes y equipos montados en ellas cumplirán lo dispuesto en el apartado 2, letras a), b) y e) del presente artículo.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2:

a) podrá expedirse una autorización de vuelo cuando se haya demostrado que la aeronave es capaz de realizar un vuelo sencillo en condiciones de seguridad. La autorización estará sujeta a las limitaciones adecuadas, en particular para garantizar la seguridad de terceros;

b) podrá expedirse un certificado de aeronavegabilidad restringido a las aeronaves respecto de las cuales no se haya expedido un certificado de tipo conforme al apartado 2, letra a). En tal caso deberá demostrarse que la aeronave cumple las especificaciones específicas de aeronavegabilidad y que, a pesar de las desviaciones de los requisitos esenciales mencionados en el apartado 1, se garantiza una seguridad adecuada a los efectos del uso de la aeronave. Las aeronaves para las que podrá expedirse un certificado restringido, así como las limitaciones impuestas a su utilización, se fijarán de acuerdo con las medidas de aplicación a que se refiere el apartado 4;

c) cuando el número de aeronaves de la misma categoría apto para un certificado restringido de aeronavegabilidad así lo justifique, podrá expedirse un certificado restringido de tipo y se establecerán unos criterios adecuados de certificación.

5. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente artículo, completándolo, deben adoptarse de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 64, apartado 4. Dichas medidas determinarán en particular:

a) las condiciones para establecer los criterios de certificación aplicables a un producto dado y para notificarlos a un solicitante;

b) las condiciones para establecer las especificaciones detalladas de aeronavegabilidad aplicables a componentes y equipos y para notificarlas a un solicitante;

c) las condiciones para establecer las especificaciones específicas de aeronavegabilidad aplicables a aeronaves consideradas aptas para un certificado restringido de aeronavegabilidad y para notificarlas a un solicitante;

d) las condiciones para la expedición y difusión de la información obligatoria para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los productos;

e) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de los certifi-

cados de tipo, de los certificados restringidos de tipo, de la aprobación de modificación de los certificados de tipo, de certificados de aeronavegabilidad individuales, de certificados restringidos de aeronavegabilidad, de autorizaciones de vuelo y de certificados de productos, componentes o equipos, con inclusión de:

i) las condiciones relativas al período de validez de dichos certificados, y las condiciones para renovarlos cuando se haya fijado un período de validez limitado;

ii) las restricciones aplicables a la concesión de autorizaciones de vuelo. Estas restricciones deberán referirse, entre otros, a los elementos siguientes:

— objetivo del vuelo,

— espacio aéreo utilizado durante el vuelo,

— cualificaciones de la tripulación de vuelo,

— transporte de personas que no forman parte de la tripulación de vuelo;

iii) las aeronaves para las que podrán expedirse certificados restringidos de aeronavegabilidad, y las restricciones asociadas;

iv) el programa mínimo de mantenimiento que certifique la formación para obtener la habilitación de tipo del personal, a fin de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 2, letra f);

v) el programa mínimo para la habilitación de tipo de los pilotos y la cualificación de los simuladores asociados, a fin de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7;

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 8.

f) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar la aprobación de organizaciones, con arreglo al apartado 2, letras d), e) y g), y las condiciones conforme a las cuales tales aprobaciones pueden no ser exigidas;

g) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar los certificados del personal exigidos conforme al apartado 2, letra f);

h) las obligaciones de los titulares de certificados;

i) el modo en que deban demostrar la conformidad con los requisitos esenciales las aeronaves mencionadas en el apartado 1 que no estén incluidas en lo dispuesto en los apartados 2 o 4;

j) el modo de demostrar la conformidad con los requisitos esenciales las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letra c).

6. Al establecer las disposiciones de aplicación a que se refiere el apartado 5, la Comisión velará, en particular, por que:

- a) reflejen el estado actual de la técnica y las mejores prácticas en materia de aeronavegabilidad;
- b) tengan en cuenta la experiencia acumulada en todo el mundo en materia de aviones en servicio, así como el progreso científico y técnico;
- c) permitan la respuesta inmediata, una vez determinadas las causas de accidentes y de incidentes graves;
- d) no impongan a las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letra c), requisitos incompatibles con las obligaciones contraídas por los Estados miembros en virtud de su pertenencia a la OACI.

Artículo 6

Requisitos esenciales de protección del medio ambiente

1. Los productos, componentes y equipos se ajustarán a los requisitos sobre protección medioambiental incluidos en el anexo 16 del Convenio de Chicago publicado en marzo de 2002 por lo que respecta al volumen I y noviembre de 1999 por lo que respecta al volumen II, excepto en lo referente a los apéndices de dicho anexo.

2. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de los requisitos mencionados en el apartado 1 para adaptarlos a las sucesivas modificaciones del Convenio de Chicago y sus anexos que entren en vigor con posterioridad a la adopción del presente Reglamento y pasen a ser de aplicación en todos los Estados miembros, en la medida en que tales adaptaciones no amplíen el alcance del presente Reglamento, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 64, apartado 5.

3. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de los requisitos mencionados en el apartado 1, completándolos, sirviéndose, en su caso, del contenido de los apéndices citados en el apartado 1, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 64, apartado 5.

Artículo 7

Pilotos

1. Los pilotos que operen las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), o que operen los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento, y las personas y los centros que participen en la formación, prueba, verificación o reconocimiento médico de dichos pilotos deberán cumplir los correspondientes «requisitos esenciales» establecidos en el anexo III.

2. Excepto durante la formación, una persona sólo podrá ejercer como piloto si cuenta con una licencia y un certificado médico apropiados para la operación que se ha de realizar.

Únicamente se expedirá una licencia a una persona que cumpla las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales de conocimientos teóricos, aptitudes prácticas, conocimientos lingüísticos y experiencia establecidos en el anexo III.

Únicamente se expedirá un certificado médico a una persona que cumpla las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales de aptitud física establecidos en el anexo III. El certificado médico podrá ser expedido por médicos examinadores aéreos o centros médicos aeronáuticos.

No obstante lo dispuesto en el párrafo tercero, en el caso de las licencias de piloto de recreo, podrá ejercer como médico examinador aéreo, si así lo permite el Derecho interno, un facultativo de medicina general que tenga un conocimiento suficientemente detallado de la historia clínica del solicitante, de conformidad con las disposiciones de aplicación adoptadas de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 64, apartado 3; dichas disposiciones de aplicación garantizarán que se mantenga el nivel de seguridad.

Las facultades concedidas al piloto, el alcance de la licencia y el certificado médico deberán constar también en dicha licencia y en el certificado.

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 operen una aeronave de las indicadas en el artículo 4, apartado 1, letra c).

3. La capacidad de los centros de formación de pilotos y centros de medicina aeronáutica para cumplir las obligaciones asociadas a sus facultades en relación con la expedición de licencias y certificados médicos deberá reconocerse mediante la expedición de una autorización.

La aprobación de los centros de formación de pilotos y de los centros de medicina aeronáutica se expedirá cuando cumplan las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo III.

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

4. Todo dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento utilizado para la formación de pilotos deberá poseer 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 encargada de impartir formación de vuelo o formación de simulación de vuelo o de evaluar la capacidad del piloto, y todo médico examinador aéreo deberá contar con un certificado apropiado. Dicho certificado se expedirá cuando se demuestre que la persona interesada 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 él.

6. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente artículo, completándolo, deben adoptarse de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 64, apartado 4. Dichas medidas especificarán en particular:

- a) las diferentes habilitaciones de las licencias de pilotos y los certificados médicos adecuados para los distintos tipos de actividades que vayan a desempeñarse;
- b) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar las licencias, habilitaciones de las licencias, certificados médicos, aprobaciones y certificados a que se refieren los apartados 2, 3, 4 y 5, y las condiciones en las que no se deberán de pedir esos certificados y aprobaciones;
- c) las facultades y obligaciones de los titulares de licencias, habilitaciones de licencias, certificados médicos, aprobaciones y certificados a que se refieren los apartados 2, 3, 4 y 5;
- d) las condiciones para la conversión de las licencias de piloto y de las licencias de mecánico de a bordo nacionales en vigor en licencias de piloto así como las condiciones para la conversión de los certificados médicos nacionales en certificados médicos comúnmente reconocidos;
- e) sin perjuicio de lo dispuesto en los acuerdos bilaterales celebrados de conformidad con el artículo 12, las condiciones de la aceptación de las licencias de terceros países;
- f) en modo en que los pilotos de las aeronaves a que se refieren la letra a), inciso ii), y las letras d) y f) del anexo II cumplen los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo III, al utilizarlas en operaciones de transporte aéreo comercial.

7. Al establecer las medidas de aplicación a que se refiere el apartado 6, la Comisión velará, en particular, por que reflejen el estado de la técnica y las mejores prácticas en el ámbito de la formación de pilotos.

Dichas medidas de aplicación incluirán también disposiciones para la expedición de todos los tipos de licencias de piloto y habilitaciones exigidas en virtud del Convenio de Chicago, así como de las licencias de piloto de recreo que cubran actividades no comerciales en las que se utilicen aeronaves con una masa máxima certificada de despegue igual o inferior a 2 000 kg y que no cumplan ninguno de los criterios mencionados en el artículo 3, letra j).

Artículo 8

Operaciones aéreas

1. La operación de las aeronaves contempladas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), deberá cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV.

2. A menos que en las disposiciones de aplicación se disponga otra cosa, los operadores que efectúen operaciones comerciales deberán demostrar su capacidad y medios para cumplir las obligaciones 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.

3. A menos que en las disposiciones de aplicación se disponga otra cosa, los operadores que efectúen operaciones no comerciales de aeronaves propulsadas complejas deberán declarar su capacidad y medios para cumplir las obligaciones asociadas a la utilización de dicha aeronave.

4. Los tripulantes de cabina que trabajen en las aeronaves a que se refiere el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), deberán cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV. Los que presten servicios en operaciones comerciales deberán estar en posesión de un certificado como el estipulado inicialmente en el anexo III, Sección O, letra d), de la OPS 1.1005, tal como figura en el Reglamento (CE) n° 1899/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil⁽¹⁾; a discreción del Estado miembro, podrán expedir el certificado operadores o centros de formación aprobados.

5. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente artículo, completándolo, deben adoptarse de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 64, apartado 4. Dichas medidas determinarán en particular:

- a) las condiciones para explotar una aeronave de conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV;
- b) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar los certificados a que se refiere el apartado 2, y las condiciones en las que se sustituirá el certificado por una declaración sobre la capacidad y los medios del operador de cumplir sus obligaciones en relación con la explotación de la aeronave;
- c) las facultades y obligaciones de los titulares de certificados;
- d) las condiciones y procedimientos para expedir la declaración y para efectuar la supervisión de los operadores a que se refiere el apartado 3, y las condiciones en las que se sustituirá la declaración por una demostración de la capacidad y de los medios del operador de cumplir las obligaciones que le incumben en razón de las facultades que se le reconocen mediante la expedición del certificado;

⁽¹⁾ DOL 377 de 27.12.2006, p. 1.

- e) las condiciones para la prohibición, limitación o sujeción a ciertas condiciones de una operación en interés de la seguridad;
- f) el modo en que la operación de las aeronaves a las que se refieren la letra a), inciso ii), y las letras d) y h) del anexo II, para fines de transporte aéreo comercial dará cumplimiento a los requisitos esenciales pertinentes que figuran en el anexo IV.

6. Las medidas de aplicación a que se refiere el apartado 5:

- reflejarán el estado actual de la técnica y las mejores prácticas en materia de operaciones aéreas,
- definirán los diferentes tipos de operación y permitirán los correspondientes requisitos y demostraciones de cumplimiento, que serán proporcionales a la complejidad de las operaciones y al riesgo que impliquen,
- tendrán en cuenta la experiencia acumulada en todo el mundo en materia de aviones en servicio, así como el progreso científico y técnico,
- serán desarrolladas inicialmente a partir de las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes enumerados en el anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91, en relación con el transporte comercial en avión, y sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior,
- se basarán en una evaluación de riesgos y serán proporcionadas a la escala y al alcance de la operación,
- permitirán la respuesta inmediata una vez determinadas las causas de accidentes y de incidentes graves,
- no impondrán a las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letra c), requisitos incompatibles con las obligaciones impuestas por la OACI a sus Estados miembros.

Artículo 9

Aeronaves utilizadas por un operador de un tercer país para entrar o salir de la Comunidad u operar en su territorio

1. Las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letra d), así como su tripulación y sus operaciones, cumplirán las normas de la OACI que les sean aplicables. Cuando no existan dichas normas, esas aeronaves y sus operaciones cumplirán los requisitos que figuran en los anexos I, III y IV, siempre que no sean contradictorios con los derechos de terceros países en virtud de convenios internacionales.
2. Los operadores que efectúen operaciones comerciales con las aeronaves a las que se refiere el apartado 1 demostrarán que poseen capacidad y medios para cumplir los requisitos mencionados en el apartado 1.

El requisito mencionado en el párrafo primero podrá cumplirse mediante la aceptación de certificados emitidos por un tercer país o en nombre de un tercer país.

Las capacidades y medios citados en el párrafo primero deberán ser reconocidos mediante la expedición de una autorización, en la que deberán constar, asimismo, las facultades conferidas al operador y el alcance de las operaciones.

3. Podrá exigirse a los operadores que efectúen operaciones no comerciales con aeronaves propulsadas complejas utilizando las aeronaves a que se refiere el apartado 1 que declaren su capacidad y medios para cumplir con las obligaciones asociadas a la utilización de dicha aeronave.

4. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente artículo, completándolo, deben adoptarse de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 64, apartado 4. Dichas medidas determinarán en particular:

- a) de qué modo podrá autorizarse a las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letra d), que no posean un certificado normalizado de aeronavegabilidad de la OACI a entrar o salir de la Comunidad o a operar en ella, y de qué modo podrá autorizarse a los tripulantes que no sean titulares de una licencia de la OACI a trabajar en una aeronave de esas características;
- b) las condiciones para operar una aeronave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1;
- c) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar la autorización del operador a que se refiere el apartado 2, teniendo en cuenta los certificados expedidos por el Estado de matriculación o el Estado del operador, sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y en sus disposiciones de aplicación;
- d) las facultades y obligaciones de los titulares de certificados;
- e) las condiciones y procedimientos para que los operadores efectúen la declaración a que se refiere el apartado 3, así como las condiciones y procedimientos para supervisar a dichos operadores;
- 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 artículo 22, apartado 1.

5. Al adoptar las medidas a que se refiere el apartado 4, la Comisión velará, en particular, por que:

- a) se haga uso, según convenga, de las prácticas y documentos de orientación recomendados por la OACI;
- b) ningún requisito exceda de lo exigido a las aeronaves indicadas en el artículo 4, apartado 1, letra b), ni a los operadores de dichas aeronaves;
- c) se apliquen, según proceda, las medidas de aplicación promulgadas de conformidad con el artículo 5, apartado 5, y con el artículo 8, apartado 5;
- d) el procedimiento para obtener las autorizaciones sea sencillo, proporcionado, rentable y eficiente en todos los casos, y permita así que los requisitos y las demostraciones de cumplimiento guarden proporción con la complejidad de las operaciones y con el riesgo que impliquen. El procedimiento tendrá en cuenta, en particular:
 - i) los resultados del Programa de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional Universal de la OACI;
 - ii) la información de las inspecciones en pista y de los registros de las evaluaciones de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras;
 - iii) otra información autorizada sobre aspectos relativos a la seguridad operacional del operador afectado.

Artículo 10

Supervisión y ejecución

1. Los Estados miembros, la Comisión y la Agencia colaborarán con objeto de garantizar que todo producto, persona u organización sujeto al presente Reglamento cumpla sus disposiciones y sus disposiciones de aplicación.

2. A efectos de la aplicación del apartado 1, los Estados miembros, además de la supervisión de los certificados que hayan expedido, llevarán a cabo investigaciones, incluidas inspecciones en pista, y adoptarán las medidas necesarias para impedir que continúe una infracción, entre ellas la inmovilización en tierra de una aeronave.

3. A efectos de la aplicación del apartado 1, la Agencia realizará investigaciones de conformidad con el artículo 24, apartado 2, y con el artículo 56.

4. Con objeto de ayudar a las autoridades competentes en la adopción de las oportunas actuaciones ejecutivas, los Estados miembros, la Comisión y la Agencia intercambiarán información sobre las infracciones observadas.

5. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente artículo, completándolo, deben adoptarse de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 64, apartado 4. Dichas medidas determinarán en particular:

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

Artículo 11

Reconocimiento de certificados

1. Los Estados miembros reconocerán, sin más requisitos técnicos ni evaluación, los certificados expedidos de conformidad con el presente Reglamento. Cuando el reconocimiento original sea para un determinado propósito o propósitos, cualquier reconocimiento subsiguiente servirá únicamente para el mismo propósito o propósitos.

2. La Comisión, por iniciativa propia o a petición de un Estado miembro o de la Agencia, podrá iniciar el procedimiento a que se refiere el artículo 64, apartado 7, para decidir si un certificado expedido de conformidad con el presente Reglamento se ajusta efectivamente tanto al presente Reglamento como a sus disposiciones de aplicación.

En caso de incumplimiento o cumplimiento ineficaz, la Comisión exigirá al expedidor del certificado que adopte las oportunas medidas correctoras y de salvaguardia, tales como la limitación o suspensión del certificado. Además, las disposiciones del apartado 1 dejarán de ser aplicables a dicho certificado a partir de la fecha de notificación de la decisión de la Comisión a los Estados miembros.

3. Cuando la Comisión tenga pruebas suficientes de que el expedidor a que se refiere el apartado 1 *bis* ha adoptado las debidas medidas correctoras para poner remedio al incumplimiento o al cumplimiento ineficaz y de que las medidas de salvaguardia han dejado de ser necesarias, decidirá que las disposiciones del apartado 1 vuelven a ser de aplicación a dicho certificado. Esas disposiciones serán de aplicación a partir de la fecha de notificación de la decisión a los Estados miembros.

4. Hasta que se adopten las medidas de aplicación a que se refieren el artículo 5, apartado 5, el artículo 7, apartado 6, y el artículo 9, apartado 4, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 68, apartado 4, los certificados que no puedan expedirse de conformidad con el presente Reglamento podrán expedirse con arreglo a las normas nacionales aplicables.

5. Hasta que se adopten las medidas de aplicación a que se refiere el artículo 8, apartado 5, y sin perjuicio del artículo 68, apartado 4, 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.

6. Las disposiciones del presente artículo se entenderán sin perjuicio del Reglamento (CE) n° 2111/2005 y sus disposiciones de aplicación.

Artículo 12

Aceptación de la certificación de terceros países

1. No obstante lo dispuesto en el presente Reglamento y en las disposiciones de ejecución, la Agencia o las autoridades de aviación del Estado miembro podrán expedir certificados basándose en certificados expedidos por las autoridades aeronáuticas de un tercer país, tal y como estipulen los acuerdos de reconocimiento mutuo celebrados entre la Comunidad y dicho tercer país.

2. a) A falta de acuerdo celebrado por la Comunidad, un Estado miembro o la Agencia podrán expedir certificados basándose en los expedidos por las autoridades competentes de un tercer país en aplicación de un acuerdo celebrado por dicho Estado miembro con el país tercero de que se trate antes de la entrada en vigor de las correspondientes disposiciones del presente Reglamento y notificado a la Comisión y a los demás Estados miembros. La Agencia también podrá expedir esos certificados en nombre de cualquier Estado miembro en aplicación de un acuerdo celebrado por uno de los Estados miembros con el país tercero de que se trate.

b) En caso de que la Comisión considere que:

- las cláusulas de un acuerdo entre un Estado miembro y un tercer país no prescriben un nivel de seguridad equivalente al especificado por el presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación, y/o
- el acuerdo discriminaría a Estados miembros sin motivos justificados por la seguridad o es contrario a la política exterior comunitaria con respecto a un tercer país,

podrá, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 64, apartado 2, exigir al Estado miembro interesado que modifique el acuerdo, suspenda su aplicación o lo denuncie, de conformidad con el artículo 307 del Tratado.

c) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para denunciar dichos acuerdos lo antes posible tras la entrada en vigor de un acuerdo entre la Comunidad y el tercer país de que se trate, para los ámbitos cubiertos por dicho último acuerdo.

Artículo 13

Organismos cualificados

Cuando se atribuyan funciones de certificación específicas a un organismo cualificado, la Agencia o la autoridad aeronáutica nacional de que se trate se asegurará de que dicho organismo reúna los criterios establecidos en el anexo V.

Artículo 14

Flexibilidad

1. Las disposiciones del presente Reglamento y las disposiciones de ejecución no impedirán que un Estado miembro responda inmediatamente ante un problema de seguridad 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. a) La Agencia valorará si el problema de seguridad puede resolverse dentro de las competencias que le confiere el artículo 18, letra d). En ese caso tomará las decisiones oportunas en el plazo de un mes a partir de la notificación a que se refiere el apartado 1.

b) Si la Agencia llega a la conclusión de que no puede resolver el problema de seguridad de conformidad con la letra a), presentará, dentro del plazo mencionado en dicha letra, una recomendación según lo dispuesto en el artículo 18, letra b), sobre si el presente Reglamento o sus disposiciones de aplicación deben modificarse y si las medidas notificadas deben ser retiradas o mantenidas.

3. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, o inter alia completándolo, relativas a si un nivel inadecuado de seguridad o un fallo del presente Reglamento o de sus disposiciones de aplicación justifican el emprender su modificación y si las adoptadas en virtud del apartado 1 deben seguir aplicándose, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 64, apartado 6. En dicho caso, todos los Estados miembros aplicarán, según proceda, las medidas, y les será de aplicación lo dispuesto en el artículo 11. Por el contrario, si se considera que las medidas no están justificadas, el Estado miembro afectado las revocará.

4. Los Estados miembros podrán conceder exenciones de los requisitos esenciales especificados por el presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación en caso de circunstancias operativas urgentes imprevistas o de necesidades operativas de duración limitada, siempre que ello no afecte negativamente al nivel de seguridad. 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.

5. La Agencia valorará si las exenciones notificadas por un Estado miembro son menos restrictivas que las disposiciones comunitarias aplicables y, en el plazo de un mes desde su notificación, presentará una recomendación según lo dispuesto en el artículo 18, letra b), sobre si dichas exenciones se ajustan al objetivo general de seguridad del presente Reglamento o de cualquier otra norma de Derecho comunitario.

Si una exención no se ajusta a los objetivos generales de seguridad del presente Reglamento o de cualquier otra norma del Derecho comunitario, la Comisión decidirá no permitir la exención, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 64, apartado 7. En ese caso, el Estado miembro derogará la exención.

6. 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, autorizaciones 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 autorización y motivará 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.

7. En el plazo de dos meses desde la notificación prevista en el apartado 6, la Agencia presentará una recomendación según lo dispuesto en el artículo 18, letra b), sobre si la autorización propuesta de conformidad con el apartado 6 cumple las condiciones establecidas en aquel apartado.

Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, relativas a si la autorización propuesta puede ser concedida se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 64, apartado 6, en el plazo de un mes desde la recepción de la recomendación de la Agencia. En dicho caso, la Comisión notificará su decisión a los demás Estados miembros, los cuales estarán a su vez facultados para aplicar dicha medida. Se aplicará a la medida de que se trate lo dispuesto en el artículo 15.

Artículo 15

Red de información

1. La Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales de aviación intercambiarán toda la información de que dispongan en el contexto de la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación. Los organismos habilitados para investigar accidentes e incidentes de aviación civil, o para el análisis de sucesos, tendrán acceso a dicha información.

2. Sin perjuicio del derecho público de acceso a los documentos de la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 1049/2001, la Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 64, apartado 3, medidas, por iniciativa propia, para la difusión a las partes interesadas de la información a que se hace referencia en el apartado 1. Dichas medidas, que podrán ser generales o específicas, se basarán en la necesidad de:

- suministrar a las personas y organizaciones la información que necesiten para mejorar la seguridad aérea, y
- limitar la difusión de la información a lo estrictamente necesario a los fines de sus usuarios, a fin de garantizar la debida confidencialidad de dicha información.

3. Las autoridades de aviación nacionales adoptarán, con arreglo a su legislación nacional, las medidas necesarias para garantizar la debida confidencialidad de la información que reciban en virtud del apartado 1.

4. Con el fin de informar al público sobre el grado general de seguridad, la Agencia publicará cada año un informe sobre seguridad. A partir de la entrada en vigor de las disposiciones de aplicación contempladas en el artículo 10, apartado 5, dicho informe incluirá un análisis de toda la información recibida en virtud del artículo 10. El análisis será sencillo y comprensible e indicará si hay un aumento de los riesgos. En el análisis no se revelarán las fuentes de la información.

Artículo 16

Protección de las fuentes de información

1. Cuando la información mencionada en el artículo 15, apartado 1, haya sido facilitada voluntariamente por una persona física a la Comisión o a la Agencia, no se revelará la fuente de dicha información. Cuando la información haya sido facilitada a una autoridad nacional, la fuente recibirá la protección que disponga su ordenamiento nacional.

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. Sin perjuicio de las disposiciones aplicables del Derecho penal, y de acuerdo con los procedimientos establecidos en sus leyes y usos nacionales, los Estados miembros garantizarán que los empleados que faciliten información en cumplimiento del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación no sufran ningún perjuicio por parte de su empresa.

Esta norma no se aplicará 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.

CAPÍTULO III

La Agencia Europea de Seguridad Aérea

Sección I

Funciones

Artículo 17

Creación y funciones de la Agencia

1. A efectos de la aplicación del presente Reglamento se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea.

2. Para garantizar el funcionamiento y desarrollo correctos de la seguridad de la aviación civil, la Agencia:

- realizará cualquier cometido y emitirá dictámenes sobre todos los asuntos a que se refiere el artículo 1, apartado 1;

- b) asistirá a la Comisión elaborando las medidas que deban tomarse para la ejecución del presente Reglamento; cuando se trate de disposiciones de carácter técnico y especialmente disposiciones relativas a la construcción, el diseño y los aspectos operativos, la Comisión no podrá modificar su contenido sin coordinación previa con la Agencia, que facilitará asimismo a la Comisión todo el apoyo técnico, científico y administrativo necesario para el desempeño de su cometido;
- c) tomará las medidas necesarias dentro de las competencias que le confieran el presente Reglamento o cualquier otra norma comunitaria aplicable;
- d) llevará a cabo las inspecciones e investigaciones necesarias para cumplir sus funciones;
- e) dentro de sus ámbitos de competencia, desempeñará, en nombre de los Estados miembros, las funciones y tareas que les asignen los convenios internacionales aplicables, en particular, el Convenio de Chicago.

Artículo 18

Medidas adoptadas por la Agencia

En su caso, la Agencia:

- a) emitirá dictámenes dirigidos a la Comisión;
- b) hará recomendaciones a la Comisión para la aplicación del artículo 14;
- c) expedirá especificaciones de certificación, incluidos códigos de aeronavegabilidad y medios aceptables de cumplimiento, y cualquier documentación orientativa para la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación;
- d) adoptará las correspondientes decisiones para la aplicación de los artículos 20, 21, 22, 23, 53 y 54;
- e) emitirá los informes relativos a las inspecciones de normalización realizadas en virtud del artículo 24, apartado 1, y el artículo 53.

Artículo 19

Dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa

1. Con el objeto de ayudar a la Comisión en la elaboración de propuestas en materia de principios básicos, aplicabilidad y requisitos esenciales para su presentación al Parlamento Europeo y al Consejo, así como en la adopción de las disposiciones de aplicación necesarias, la Agencia preparará proyectos de dichas propuestas y disposiciones. La Agencia someterá estos proyectos a la Comisión en calidad de dictámenes.

2. La Agencia elaborará, de conformidad con el artículo 51 y con las disposiciones de aplicación adoptadas por la Comisión:

- a) especificaciones de certificación, incluidos códigos de aeronavegabilidad y medios aceptables de cumplimiento, y
 - b) documentación orientativa,
- para su uso en el proceso de certificación.

Estos documentos reflejarán el estado más reciente de la técnica y las mejores prácticas en esta materia, y se actualizarán teniendo en cuenta la experiencia acumulada en todo el mundo en materia de aviones en servicio, así como el progreso científico y técnico.

Artículo 20

Certificación de la aeronavegabilidad y certificación medioambiental

1. Respecto a los productos, componentes y equipos indicados en el artículo 4, apartado 1, letras a) y b), la Agencia desempeñará, cuando corresponda y tal como se especifique en el Convenio de Chicago o sus anexos, en nombre de los Estados miembros, las funciones y cometidos del Estado de diseño, fabricación o matrícula, en relación con la aprobación del diseño. Para ello:

- a) respecto de cada producto para el que se solicite un certificado de tipo o una modificación de éste, establecerá y notificará las bases de la certificación de tipo. Estas bases constarán del código de aeronavegabilidad aplicable, las disposiciones para las cuales se haya aceptado un grado de seguridad equivalente y las especificaciones técnicas detalladas necesarias cuando, debido a las características de diseño de un producto concreto o la experiencia adquirida en el servicio, alguna de las disposiciones del código de aeronavegabilidad resulten inadecuadas o insuficientes para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales;
- b) respecto de cada producto para el que se solicite un certificado de aeronavegabilidad restringido, establecerá y notificará las especificaciones de aeronavegabilidad precisas;
- c) respecto de cada componente o equipo para los que se solicite un certificado, establecerá y notificará las especificaciones de aeronavegabilidad precisas;
- d) respecto de cada producto para el que se solicite un certificado medioambiental, de conformidad con el artículo 6, establecerá y notificará los requisitos medioambientales correspondientes;
- e) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales u organismos cualificados, las investigaciones asociadas a la certificación de los productos, los componentes y los equipos;
- f) expedirá los certificados de tipo correspondientes o las modificaciones asociadas;
- g) expedirá certificados correspondientes a componentes y equipos;
- h) expedirá los certificados medioambientales correspondientes;
- i) modificará, suspenderá o revocará el certificado pertinente cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales se hubiera expedido o en el caso de que la persona jurídica o física titular del certificado no cumpla las obligaciones que le incumben en virtud del presente Reglamento o de sus disposiciones de aplicación;

- j) velará por el mantenimiento de las condiciones de aeronavegabilidad asociadas a los productos, los componentes y los equipos que estén bajo su supervisión, responderá sin demora indebida a un problema de seguridad y elaborará y divulgará la información obligatoria aplicable;
- k) con respecto a las aeronaves para las que debe expedirse una autorización de vuelo, establecerá las normas y procedimientos de aeronavegabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, apartado 4, letra a);
- l) expedirá las autorizaciones de vuelo de las aeronaves a efectos de la certificación bajo el control de la Agencia, de acuerdo con el Estado miembro en que esté matriculada o haya de matricularse la aeronave.

2. Respecto de las organizaciones, 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 las organizaciones que certifique;
- b) expedirá y renovará las aprobaciones de:
 - i) organizaciones de diseño, o
 - ii) las organizaciones de producción situadas en el territorio de los Estados miembros cuando lo solicite el Estado miembro interesado, o
 - iii) las organizaciones de producción y mantenimiento situadas fuera del territorio de los Estados miembros;
- c) modificará, suspenderá o revocará los certificados correspondientes de las organizaciones cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales se hubieran expedido o en caso de que la organización interesada no cumpla las obligaciones que le incumben en virtud del presente Reglamento o de sus disposiciones de aplicación.

Artículo 21

Certificación de los pilotos

1. Respecto al personal y los centros mencionados en el artículo 7, apartado 1, la Agencia:
 - a) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales o de organismos cualificados, investigaciones y auditorías de los centros que certifique y, cuando proceda, de su personal;
 - b) expedirá y renovará los certificados de los centros de formación de pilotos y los centros de medicina aeronáutica ubicados fuera del territorio de los Estados miembros, y cuando proceda, de su personal;
 - c) modificará, limitará, suspenderá o revocará los certificados pertinentes cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales los hubiera expedido o en el caso de que la persona jurídica o física titular del certificado no cumpla las obligaciones que le incumben en virtud del presente Reglamento o de sus disposiciones de aplicación.
2. En relación con los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento a que se refiere el artículo 7, apartado 1, la Agencia:

- a) realizará, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales o de los organismos cualificados, inspecciones técnicas de los dispositivos que certifique;
- b) expedirá y renovará los certificados de:
 - i) los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento utilizados por los centros de formación certificados por la Agencia, o
 - ii) los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento ubicados en el territorio de los Estados miembros, si el Estado miembro interesado lo solicita;
 - iii) los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento ubicados fuera del territorio de los Estados miembros;
- c) modificará, limitará, suspenderá o revocará los certificados pertinentes cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales se hubieran expedido, o en caso de que la persona jurídica o física titular del certificado no cumpla las obligaciones que le incumben en virtud del presente Reglamento o de sus disposiciones de aplicación.

Artículo 22

Certificación de los operadores aéreos

1. La Agencia responderá sin demora indebida a cualquier problema que afecte a la seguridad de las operaciones aéreas determinando las medidas correctoras y difundiendo la información conexas, incluso a los Estados miembros.
2. En cuanto a las limitaciones del tiempo de vuelo:
 - a) la Agencia expedirá las oportunas especificaciones de certificación para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales y, cuando proceda, de las correspondientes disposiciones de aplicación;
 - b) un Estado miembro podrá aprobar especificaciones de planes determinados de tiempo de vuelo que se desvíen de las especificaciones de certificación citadas en la letra a). En ese caso, el Estado miembro en cuestión notificará sin demora el plan determinado a la Agencia e informará de él a los demás Estados miembros;
 - c) al recibir la notificación, la Agencia valorará el plan determinado basándose en una evaluación médica y científica. Cuando sea necesario, tratará ese plan con el Estado miembro interesado y, cuando proceda, le propondrá cambios;
 - d) si un Estado miembro estuviera en desacuerdo con las conclusiones de la Agencia respecto de un plan determinado, la Agencia remitirá la cuestión a la Comisión para que decida de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 64, apartado 3, si el plan cumple los objetivos de seguridad del presente Reglamento;
 - e) se publicará el contenido de los planes determinados que la Agencia estime aceptables, o de aquellos sobre los que la Comisión haya tomado una decisión positiva de acuerdo con la letra d).

Artículo 23

Operadores de terceros países

1. En relación con los operadores de las aeronaves a que se refiere el artículo 4, apartado 1, letra d), 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;
- b) expedirá y renovará las autorizaciones a que se refiere el artículo 9, apartado 2, a menos que otro Estado miembro desempeñe las funciones y cometidos propios del Estado del operador por lo que respecta a los operadores en cuestión;
- c) modificará, limitará, suspenderá o revocará la autorización pertinente cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales hubiera sido expedida por ella o en el caso de que la organización en cuestión no cumpla las obligaciones que le incumben en virtud del presente Reglamento o de sus disposiciones de aplicación.

2. Por lo que respecta a los operadores de las aeronaves a que se refiere el artículo 4, apartado 1, letra d) que no participen en operaciones comerciales, la Agencia:

- a) recibirá las declaraciones a que se refiere el artículo 9, apartado 3, y
- b) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales o los organismos cualificados, la supervisión de los operadores de los que haya recibido una declaración.

3. Respecto a las aeronaves a que se refiere el artículo 4, apartado 1, letra d), la Agencia expedirá autorizaciones de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9, apartado 4, letra a).

Artículo 24

Supervisión de la aplicación de las normas

1. La Agencia llevará a cabo inspecciones de normalización en los ámbitos cubiertos por el artículo 1, apartado 1, para supervisar la aplicación por las autoridades nacionales competentes del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación, e informará de ello a la Comisión.

2. La Agencia llevará a cabo inspecciones de empresas para supervisar la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación.

3. La Agencia evaluará la incidencia de la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación teniendo en cuenta los objetivos establecidos en el artículo 2.

4. Se consultará a la Agencia, que hará recomendaciones a la Comisión, en lo relativo a la aplicación del artículo 14.

5. Los métodos de trabajo de la Agencia para llevar a cabo los cometidos citados en los apartados 1, 3 y 4 estarán sujetos a los requisitos que se hayan de adoptar de conformidad con el

procedimiento contemplado en el artículo 64, apartado 2, teniendo en cuenta los principios establecidos en los artículos 51 y 52.

Artículo 25

Investigación

1. La Agencia podrá desempeñar y financiar funciones de investigación en la medida en que ésta esté relacionada estrictamente con la mejora de las actividades en su ámbito de competencia, sin perjuicio del Derecho comunitario.

2. La Agencia coordinará sus actividades de investigación y desarrollo con las de la Comisión y de los Estados miembros al efecto de velar por que las políticas y las acciones sean coherentes entre sí.

3. Las conclusiones de las investigaciones financiadas por la Agencia se publicarán, siempre que la Agencia no las clasifique como confidenciales.

Artículo 26

Relaciones internacionales

1. La Agencia asistirá a la Comunidad y a los Estados miembros en sus relaciones con terceros países de conformidad con el Derecho comunitario pertinente. En particular, colaborará en la armonización de normas y en el reconocimiento mutuo de las aprobaciones que certifiquen la aplicación satisfactoria de las normas.

2. La Agencia podrá cooperar con las autoridades aeronáuticas de terceros países y de las organizaciones internacionales competentes en los asuntos regulados por el presente Reglamento, en el marco de acuerdos de trabajo celebrados con esos organismos, con arreglo a las disposiciones pertinentes del Tratado. Dichos acuerdos deberán haber recibido la aprobación previa de la Comisión.

3. La Agencia asistirá a los Estados miembros en el respeto de sus obligaciones internacionales, en particular de las derivadas del Convenio de Chicago.

Sección II

Estructura interna

Artículo 27

Personalidad jurídica, sede, oficinas locales

1. La Agencia será un organismo de la Comunidad. Tendrá personalidad jurídica.

2. La Agencia gozará en cada uno de los Estados miembros de la más amplia capacidad jurídica que las legislaciones nacionales reconocen a las personas jurídicas. Podrá, en particular, adquirir o enajenar bienes muebles e inmuebles y constituirse en parte en acciones legales.

3. La Agencia podrá establecer sus propias sedes locales en los Estados miembros, previo consentimiento de éstos.
4. La Agencia estará representada por su director ejecutivo.

Artículo 28

Personal

1. Se aplicará al personal de la Agencia el Estatuto de los funcionarios de las Comunidades Europeas, el Régimen aplicable a otros agentes de las Comunidades Europeas y las normas adoptadas conjuntamente por las instituciones de las Comunidades Europeas al efecto de la aplicación de dichos Estatutos y Régimen, sin perjuicio de la aplicación del artículo 38 del presente Reglamento a los miembros de las salas de recursos.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 41, la Agencia ejercerá respecto a su propio personal las competencias conferidas por el Estatuto de los funcionarios y por el Régimen aplicable a otros agentes a la Autoridad Facultada para Proceder a los Nombramientos.

3. El personal de la Agencia estará constituido por un número estrictamente limitado de funcionarios destinados o destacados por la Comisión o los Estados miembros para ejercer funciones de gestión. El resto del personal estará formado por otros agentes contratados por la Agencia en función de sus necesidades.

Artículo 29

Privilegios e inmunidades

Se aplicará a la Agencia el Protocolo sobre los privilegios y las inmunidades de las Comunidades Europeas, anejo a los Tratados constitutivos de la Comunidad Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

Artículo 30

Responsabilidad

1. La responsabilidad contractual de la Agencia se regirá por la ley aplicable al contrato de que se trate.
2. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas será competente para conocer de los litigios en virtud de cualquier cláusula compromisoria contenida en los contratos firmados por la Agencia.
3. En caso de responsabilidad extracontractual, la Agencia deberá reparar los daños causados por sus servicios o sus agentes en el ejercicio de sus funciones, de conformidad con los principios generales comunes a las legislaciones de los Estados miembros.
4. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas será incompetente para conocer de todos los litigios relativos a la indemnización por cualesquiera daños a que se refiere el apartado 3.

5. La responsabilidad personal de los funcionarios ante la Agencia se regirá por las disposiciones del Estatuto de los funcionarios o del régimen que les sea aplicable.

Artículo 31

Publicación de documentos

1. Sin perjuicio de las decisiones adoptadas en virtud del artículo 290 del Tratado, se elaborarán en todas las lenguas oficiales de la Comunidad los documentos siguientes:

- a) el informe sobre seguridad previsto en el artículo 15, apartado 4;
- b) los dictámenes dirigidos a la Comisión conforme al artículo 19, apartado 1;
- c) el informe general y el programa de trabajo anuales previstos en el artículo 32, apartado 2, letras b) y c), respectivamente.

2. Los servicios de traducción requeridos para el funcionamiento de la Agencia serán facilitados por el Centro de Traducción de los Órganos de la Unión Europea.

Artículo 32

Competencias del Consejo de Administración

1. La Agencia dispondrá de un Consejo de Administración.
2. El Consejo de Administración:
 - a) nombrará al director ejecutivo y, asimismo, a propuesta del director ejecutivo, a los directores, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38;
 - 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 al Parlamento Europeo y al Consejo (en lo sucesivo «la Autoridad Presupuestaria») cualquier información pertinente para el resultado de los procedimientos de evaluación, en particular la información relativa a los efectos o consecuencias de los cambios para las funciones asignadas a la Agencia;
 - c) adoptará antes del 30 de septiembre de cada año, previa recepción del dictamen de la Comisión, el programa de trabajo de la Agencia del año siguiente y lo transmitirá al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y a los Estados miembros; este programa de trabajo será adoptado sin perjuicio del procedimiento presupuestario anual de la Comunidad y del programa legislativo comunitario en los ámbitos pertinentes de la seguridad aérea; el dictamen de la Comisión se adjuntará al programa de trabajo;
 - d) adoptará directrices para la asignación de funciones de certificación a las autoridades aeronáuticas nacionales y a los organismos cualificados, de acuerdo con la Comisión;
 - e) establecerá procedimientos para la adopción de decisiones por el director ejecutivo según prevén los artículos 51 y 52;

- f) desempeñará sus funciones con relación al presupuesto de la Agencia de conformidad con los artículos 58, 59 y 62;
- g) nombrará a los miembros de las salas de recursos de conformidad con el artículo 40;
- h) ejercerá la autoridad disciplinaria sobre el director ejecutivo y, de acuerdo con éste, sobre los directores;
- i) emitirá su dictamen sobre las medidas relativas a las tasas a las que se refiere el artículo 63, apartado 1;
- j) adoptará su reglamento interno;
- k) decidirá sobre el régimen lingüístico de la agencia;
- l) complementará, si procede, la lista de documentos prevista en el artículo 31, apartado 1;
- m) establecerá la estructura organizativa de la Agencia y adoptará su política de personal.

3. El Consejo de Administración podrá asesorar al director ejecutivo sobre cualquier cuestión estrictamente relacionada con el desarrollo estratégico de la seguridad de la aviación, incluida la actividad de investigación que se define en el artículo 25.

4. El Consejo de Administración creará un órgano consultivo de las partes interesadas al que consultará antes de tomar decisiones en los ámbitos indicados en el apartado 2, letras c), e), f) e i). El Consejo de Administración también podrá decidir consultar al órgano consultivo respecto de otras cuestiones mencionadas en los apartados 2 y 3. El Consejo de Administración no estará vinculado por los dictámenes del órgano consultivo.

5. El Consejo de Administración creará órganos que le asistan en el desempeño de sus funciones, incluidas la preparación de sus decisiones y la supervisión del cumplimiento de éstas.

Artículo 33

Composición del Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración estará integrado por un representante de cada Estado miembro y un representante de la Comisión. A tal fin, cada Estado miembro y la Comisión nombrarán un miembro del Consejo de Administración y un suplente, que lo representará en su ausencia. La duración del mandato será renovable. Dicho mandato será renovable.

2. En su caso, la participación de los representantes de los terceros países europeos y las condiciones de dicha participación se establecerán en los acuerdos indicados en el artículo 65.

3. El órgano consultivo a que se refiere el artículo 32, apartado 4, nombrará a cuatro de sus miembros para que participen como observadores en el Consejo de Administración. Representarán, de la manera más amplia posible, las distintas opiniones presentes en el órgano consultivo. La duración de su mandato será de treinta meses renovables una sola vez.

Artículo 34

Presidencia del Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración elegirá a un presidente y a un vicepresidente de entre sus miembros. El vicepresidente

reemplazará de oficio al presidente en caso de que éste no pudiera atender a sus obligaciones.

2. Los mandatos del presidente y del vicepresidente expirarán cuando dejen de ser miembros del Consejo de Administración. Sin perjuicio de esta disposición, la duración de los mandatos del Presidente y del Vicepresidente será de tres años. Estos mandatos serán renovables una sola vez.

Artículo 35

Reuniones

1. Las reuniones del Consejo de Administración serán convocadas por su presidente.

2. El director ejecutivo de la Agencia participará en las deliberaciones.

3. El Consejo de Administración celebrará al menos dos reuniones ordinarias al año. Además, se reunirá a iniciativa del presidente o a petición, como mínimo, de una tercera parte de sus miembros.

4. El Consejo de Administración podrá invitar a cualquier persona cuya opinión pueda revestir interés a asistir a sus reuniones en calidad de observador.

5. Los miembros del Consejo de Administración podrán, a reserva de las disposiciones de su reglamento interno, contar con la asistencia de asesores o expertos.

6. La Agencia desempeñará las labores de secretaría del Consejo de Administración.

Artículo 36

Votación

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 38, apartado 1, el Consejo de Administración tomará sus decisiones por una mayoría de dos tercios de sus miembros. A petición de un miembro del Consejo de Administración, la decisión a que se refiere el artículo 32, apartado 2, letra k), deberá adoptarse por unanimidad.

2. Cada miembro tendrá un voto. En ausencia de un miembro, su suplente estará facultado para ejercer su derecho de voto. No votarán ni los observadores ni el director ejecutivo.

3. El reglamento interno establecerá las modalidades detalladas de votación, en particular las condiciones en las que un miembro podrá actuar en nombre de otro, así como las condiciones aplicables al quórum, cuando proceda.

Artículo 37

Funciones y competencias del director ejecutivo

1. La gestión de la Agencia correrá a cargo de un director ejecutivo, quien será totalmente independiente en el cumplimiento de sus obligaciones. Sin perjuicio de las competencias de la Comisión y del Consejo de Administración, el director ejecutivo no recibirá instrucciones de ningún Gobierno ni ningún otro organismo.

2. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán convocar al director ejecutivo de la Agencia para que rinda cuentas acerca del ejercicio de sus funciones.

3. El director ejecutivo tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) aprobará las medidas de la Agencia según lo definido en el artículo 18 dentro de los límites especificados por el presente Reglamento, sus disposiciones de aplicación y cualquier otra norma aplicable;
- b) decidirá las inspecciones e investigaciones que deban realizarse conforme a lo dispuesto en los artículos 53 y 54;
- c) asignará funciones de certificación a las autoridades aeronáuticas nacionales o a los organismos cualificados, según las directrices establecidas por el Consejo de Administración;
- d) se hará cargo de cualquier función internacional y de la cooperación técnica con terceros países en aplicación del artículo 26;
- e) tomará todas las medidas necesarias, incluidas la adopción de instrucciones administrativas internas y la publicación de avisos, con el fin de garantizar el funcionamiento de la Agencia de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento;
- f) preparará cada año un proyecto de informe general y lo presentará al Consejo de Administración;
- g) ejercerá respecto al personal de la Agencia las competencias indicadas en el artículo 28, apartado 2;
- h) estimará los ingresos y gastos de la Agencia de conformidad con el artículo 58 y ejecutará el presupuesto de conformidad con el artículo 59;
- i) delegará sus facultades en otros miembros del personal de la Agencia rigiéndose por normas que deberán adoptarse de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 64, apartado 2;
- j) con el consentimiento del Consejo de Administración, tomará decisiones con respecto al establecimiento de oficinas locales en los Estados miembros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27, apartado 3;
- k) preparará y ejecutará el programa de trabajo anual;
- l) satisfará las solicitudes de asistencia que reciba de la Comisión.

Artículo 38

Nombramiento de altos funcionarios

1. El director ejecutivo será nombrado o destituido por el Consejo de Administración a propuesta de la Comisión en función de sus méritos, y de su competencia y experiencia acreditadas en el ámbito de la aviación civil. El Consejo de Administración tomará su decisión por una mayoría de tres cuartos de sus miembros. 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.

2. El director ejecutivo podrá estar asistido por uno o varios directores. En caso de ausencia o impedimento, será sustituido por uno de ellos.

3. Los directores de la Agencia serán nombrados en función de su competencia profesional en el ámbito de la aviación civil. Los directores serán nombrados o destituidos por el Consejo de Administración, a propuesta del director ejecutivo.

4. El mandato del director ejecutivo y de los directores será de cinco años. El mandato de los directores será renovable y el mandato del director ejecutivo podrá renovarse una vez.

Artículo 39

Competencias de las salas de recursos

1. Se crearán una o varias salas de recursos en el seno de la Agencia.

2. Las salas de recursos serán competentes para pronunciarse sobre los recursos interpuestos contra las decisiones a que se refiere el artículo 43.

3. Se convocará a la sala o salas de recursos siempre que sea necesario. La Comisión decidirá, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 64, apartado 3, el número de salas de recursos y el reparto de los cometidos.

Artículo 40

Composición de las salas de recursos

1. Las salas de recursos estarán compuestas por un presidente y por otros dos miembros.

2. El presidente y los dos miembros contarán con sustitutos, que los representarán en su ausencia.

3. El presidente, los otros miembros y sus respectivos sustitutos serán nombrados por el Consejo de Administración a partir de una lista de candidatos adoptada por la Comisión.

4. Cuando la sala de recursos considere que el carácter del recurso así lo exige, podrá convocar hasta dos miembros más de la citada lista prevista en el apartado 3.

5. La Comisión establecerá, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 64, apartado 3, las cualificaciones necesarias de los miembros de cada sala de recursos, las competencias de los distintos miembros en la fase preparatoria de las resoluciones y las condiciones de la votación.

Artículo 41

Miembros de las salas de recursos

1. El mandato de los miembros de las salas de recursos, incluido su presidente y sus sustitutos, será de cinco años. Dicho mandato será renovable.

2. Los miembros de las salas de recursos serán independientes. Al adoptar sus decisiones no se someterán a instrucción alguna.

3. Los miembros de las salas de recursos no podrán desempeñar ninguna otra función en la Agencia. Los miembros de las salas de recursos podrán trabajar a tiempo parcial.

4. Los miembros de las salas de recursos no podrán ser destituidos ni retirados de la lista de candidatos cualificados durante sus respectivos mandatos, a menos que existan motivos fundados para ello y que la Comisión haya tomado una decisión al efecto tras obtener el dictamen del Consejo de Administración.

Artículo 42

Inhibición y recusación

1. Los miembros de una sala de recursos no podrán participar en ningún recurso si tienen algún interés personal en el asunto, si han participado anteriormente como representantes de una de las partes en los procedimientos o si han participado en la adopción de la decisión recurrida.

2. Si, por uno de los motivos enumerados en el apartado 1 o por cualquier otro, un miembro de la sala de recursos considera que no debe participar en ningún procedimiento de recurso, informará de ello a la sala.

3. Cualquier parte en los procedimientos de recurso podrá recusar a los miembros de las salas de recursos por uno de los motivos mencionados en el apartado 1 o si se sospechara su parcialidad. No se admitirá tal objeción si, conociendo ya motivos de recusación, la parte en el recurso hubiera iniciado los trámites procesales. Ninguna recusación podrá fundarse en la nacionalidad de los miembros.

4. Las salas de recursos decidirán, sin la participación del miembro afectado, qué medidas tomar en los casos indicados en los apartados 2 y 3. En esta decisión, dicho miembro será reemplazado por su sustituto.

Artículo 43

Decisiones objeto de recurso

1. Las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 20, 21, 22, 23, 54 o 63 podrán ser objeto de recurso.

2. Los recursos interpuestos de conformidad con el apartado 1 no tendrán efecto suspensivo. No obstante, la Agencia podrá suspender la aplicación de la decisión recurrida si considerara que las circunstancias lo permiten.

3. Las decisiones que no pongan fin al procedimiento con respecto a una de las partes sólo podrán recurrirse junto con la decisión definitiva, salvo que la propia decisión prevea un recurso independiente.

Artículo 44

Personas legitimadas para recurrir

Cualquier persona física o jurídica podrá recurrir contra una decisión de la que sea destinataria o contra una decisión que, aunque revista la forma de una decisión destinada a otra persona, la afecte directa y personalmente. Las partes en el procedimiento podrán ser partes en el recurso.

Artículo 45

Plazo y forma del recurso

El recurso y el escrito de motivación de éste deberán interponerse por escrito ante la Agencia en el plazo de dos meses desde la fecha de notificación de la decisión a la persona interesada o, a falta de notificación, desde la fecha en que dicha persona tuvo conocimiento de la decisión, según proceda.

Artículo 46

Revisión prejudicial

1. Si el director ejecutivo tuviera el recurso por admisible y fundado, deberá estimarlo. Esta disposición no se aplicará cuando el procedimiento oponga al recurrente a otra parte.

2. Si la decisión no fuera rectificada en el plazo de un mes desde la recepción del escrito de motivación del recurso, la Agencia, sin más dilación, decidirá si suspende la aplicación de la decisión, de conformidad con la segunda frase del artículo 43, apartado 2, y remitirá el recurso a la sala de recursos.

Artículo 47

Examen de los recursos

1. Si el recurso fuera admisible, la sala de recursos examinará si está fundado.

2. Durante el examen del recurso conforme al apartado 1, la sala actuará con celeridad. Invitará a las partes, cuantas veces sea necesario, a que presenten, en el plazo que establezca, observaciones sobre las alegaciones de la sala o las de las terceras partes en el recurso. Las partes en el recurso estarán autorizadas a presentar sus observaciones oralmente.

Artículo 48

Resolución del recurso

La sala de recursos podrá ejercer cualquiera de las competencias de la Agencia o podrá remitir el asunto al servicio competente de la Agencia, que quedará obligada por la resolución de la sala de recursos.

*Artículo 49***Recursos ante el Tribunal de Justicia**

1. Se podrán interponer ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas 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.

2. Los recursos de nulidad relativos a las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 20, 21, 22, 23, 54 o 63 sólo se podrán interponer ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas cuando se hayan agotado las vías de recurso internas de la Agencia.

3. La Agencia estará obligada a tomar las medidas necesarias para dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

*Artículo 50***Recurso directo**

Los Estados miembros y las instituciones comunitarias podrán interponer un recurso directo ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas contra las decisiones de la Agencia.

*Sección III***Métodos de trabajo***Artículo 51***Procedimientos para la elaboración de dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa**

1. Lo antes posible después de la entrada en vigor del presente Reglamento, el Consejo de Administración establecerá procedimientos transparentes para la emisión de los dictámenes, las especificaciones de certificación y la documentación orientativa a que se refiere el artículo 18, letras a) y c).

Los procedimientos:

- a) se basarán en la pericia existente en los organismos reguladores de la aviación de los Estados miembros;
 - b) asociarán, cuando sea necesario, a los expertos apropiados de las partes interesadas pertinentes;
 - c) garantizarán que la Agencia publique documentos y consulte ampliamente a las partes interesadas según unos plazos y un procedimiento que disponga la obligación de la Agencia de responder por escrito al proceso de consulta.
2. Cuando la Agencia, de conformidad con el artículo 14, elabore dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa para su aplicación por los Estados miembros, establecerá un procedimiento para consultar a éstos. A tal efecto, podrá crear un grupo de trabajo para el que cada Estado miembro tendrá derecho a nombrar a un experto.
3. Las medidas a que se refiere el artículo 18, letras a) y c), y los procedimientos establecidos en virtud del apartado 1 del

presente artículo se publicarán en una publicación oficial de la Agencia.

4. Se establecerán procedimientos especiales en relación con las medidas inmediatas que deba tomar la Agencia en respuesta a un problema de seguridad y para informar a las partes interesadas pertinentes sobre la medida o medidas que estas deban adoptar.

*Artículo 52***Procedimientos de toma de decisiones**

1. El Consejo de Administración establecerá procedimientos transparentes para tomar decisiones individuales según lo establecido en el artículo 18, letra d).

Los procedimientos:

- a) garantizarán que sea oída la persona física o jurídica a la que se destine la decisión y cualquier otra persona directa y personalmente interesada;
- b) dispondrán la notificación de una decisión destinada a una persona física o jurídica y su publicación;
- c) asegurarán la información a las personas físicas o jurídicas a quienes se destine la decisión, y a cualquier otra parte en el procedimiento, de las vías de recurso de que disponen de conformidad con el presente Reglamento;
- d) garantizarán que la decisión esté motivada.

2. El Consejo de Administración establecerá procedimientos que especifiquen las condiciones con arreglo a las cuales se notificarán las decisiones, con el debido respeto del procedimiento de recurso.

3. Se establecerán procedimientos especiales en relación con las medidas inmediatas que deba tomar la Agencia en respuesta a un problema de seguridad y para informar a las partes interesadas pertinentes sobre la medida o medidas que estas deban adoptar.

*Artículo 53***Inspecciones de Estados miembros**

1. Sin perjuicio de las competencias 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 llevando a cabo las inspecciones de normalización de las autoridades competentes de los Estados miembros mencionadas en el artículo 24, apartado 1. A tal efecto, y de conformidad con las normas del Estado miembro correspondiente, los funcionarios autorizados con arreglo al presente Reglamento y los enviados en comisión de servicios por las autoridades nacionales que participen en la inspección podrán:

- a) examinar los registros, datos, procedimientos y cualquier otra documentación pertinente para el logro de los niveles de seguridad aérea que exige el presente Reglamento;

- b) obtener copias o extractos de dichos registros, datos, procedimientos y otra documentación;
- c) pedir explicaciones verbales sobre el terreno;
- d) acceder a cualquier local, terreno o medio de transporte pertinente.

2. Los funcionarios de la Agencia autorizados a realizar estas inspecciones ejercerán las competencias contempladas en el apartado 1 previa presentación de una autorización por escrito que especificará el asunto, el propósito de la inspección y su fecha de inicio. La Agencia informará al Estado miembro interesado, con la debida antelación, de la inspección y de la identidad de los funcionarios autorizados.

3. El Estado miembro interesado se someterá a las inspecciones y velará por que las personas o departamentos interesados se sometan igualmente a ellas.

4. Cuando una inspección realizada de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo requiera la inspección de una empresa o de una asociación de empresas, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 54. Cuando una empresa se oponga a la inspección, el Estado miembro interesado facilitará la ayuda necesaria a los funcionarios autorizados por la Agencia para que éstos puedan llevar a cabo su inspección.

5. Los informes elaborados en aplicación del presente artículo estarán disponibles en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro en el que se produzca la inspección.

Artículo 54

Investigación de empresas

1. La Agencia podrá realizar por sí misma todas las investigaciones necesarias de empresas en aplicación de los artículos 7, 20, 21, 22, 23 y el artículo 24, apartado 2, o encargar dicho cometido a autoridades aeronáuticas nacionales o a organismos cualificados. Las investigaciones se llevarán a cabo respetando las disposiciones legales de los Estados miembros en que se realicen. A tal efecto, las personas autorizadas en virtud del presente Reglamento estarán facultadas para:

- a) examinar los registros, datos, procedimientos y cualquier otra documentación pertinente para la realización del cometido de la Agencia;
- b) obtener copias o extractos de dichos registros, datos, procedimientos y otra documentación;
- c) pedir explicaciones verbales sobre el terreno;
- d) acceder a cualquier local, terreno o medio de transporte pertinente de las empresas;
- e) llevar a cabo inspecciones de las aeronaves en colaboración con los Estados miembros.

2. Las personas autorizadas a realizar las investigaciones contempladas en el apartado 1 ejercerán sus competencias

previa presentación de una autorización por escrito que especificará el asunto y el propósito de la investigación.

3. La Agencia informará con la debida antelación al Estado miembro en cuyo territorio se vaya a llevar a cabo la investigación de la identidad de las personas autorizadas y de la propia investigación. A petición de la Agencia, los funcionarios del Estado miembro interesado ayudarán a las personas autorizadas a llevar a cabo su cometido.

Artículo 55

Programa de trabajo anual

El programa de trabajo anual tendrá por objeto fomentar la mejora continua de la seguridad de la aviación europea y se ajustará a los objetivos, mandatos y funciones de la Agencia establecidos en el presente Reglamento. Indicará claramente qué mandatos y funciones de la Agencia se han añadido, cambiado o suprimido, en relación con el año anterior.

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

Artículo 56

Informe general anual

El informe general anual dará cuenta de la manera como la Agencia ha llevado a cabo su programa de trabajo anual. Indicará claramente qué mandatos y funciones de la Agencia se han añadido, cambiado o suprimido, en relación con el año anterior.

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.

Artículo 57

Transparencia y comunicación

1. El Reglamento (CE) n° 1049/2001 se aplicará a los documentos en poder de la Agencia.

2. La Agencia podrá realizar comunicaciones por propia iniciativa en los ámbitos de su misión. Se asegurará en especial de que, además de la publicación mencionada en el artículo 51, apartado 3, el público y cualquier parte interesada reciban rápidamente información objetiva, fiable y fácilmente comprensible sobre su trabajo.

3. Toda persona física o jurídica podrá dirigirse por escrito a la Agencia en una de las lenguas mencionadas en el artículo 314 del Tratado. Dicha persona tendrá derecho a recibir respuesta en esa misma lengua.

4. 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, 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 ⁽¹⁾.

Sección IV

Régimen financiero

Artículo 58

Presupuesto

1. Los ingresos de la Agencia consistirán en:
 - a) una contribución de la Comunidad;
 - b) una contribución de cualquier tercer país europeo con el cual la Comunidad haya celebrado los acuerdos indicados en el artículo 65;
 - c) las tasas abonadas por los solicitantes y titulares de certificados, autorizaciones y aprobaciones expedidos por la Agencia; y
 - d) los ingresos derivados de publicaciones, formación y otros servicios prestados por la Agencia; y
 - e) toda contribución financiera voluntaria de los Estados miembros, terceros países u otras entidades, siempre que dicha contribución no comprometa la independencia e imparcialidad de la Agencia.
2. Los gastos de la Agencia incluirán los gastos de personal, administración, infraestructura y funcionamiento.
3. Los ingresos y gastos deberán estar equilibrados.
4. Cada año, el Consejo de Administración, basándose en un proyecto de estado de previsión de los ingresos y gastos, establecerá el estado de previsión de los ingresos y gastos de la Agencia para el ejercicio siguiente.
5. A más tardar el 31 de marzo, el Consejo de Administración remitirá dicho estado de previsión mencionado en el apartado 4, en el que figurará un proyecto de plantilla de personal y estará acompañado del programa de trabajo provisional, a la Comisión y a los Estados con los que la Comunidad haya celebrado los acuerdos previstos en el artículo 65.
6. La Comisión remitirá el estado de previsión a la Autoridad Presupuestaria, junto con el anteproyecto de presupuesto general de la Unión Europea.
7. La Comisión, a partir del estado de previsión, inscribirá en el anteproyecto de presupuesto general de la Unión Europea las previsiones que considere necesarias por lo que respecta a la plantilla de personal y al importe de la subvención con cargo al

presupuesto general, y lo presentará a la Autoridad Presupuestaria de conformidad con el artículo 272 del Tratado.

8. La Autoridad Presupuestaria autorizará créditos para la subvención destinada a la Agencia. La Autoridad Presupuestaria aprobará la plantilla de personal de la Agencia.

9. El Consejo de Administración adoptará el presupuesto, que será definitivo tras la adopción definitiva del presupuesto general de la Unión Europea. Se efectuarán los ajustes que procedan.

10. Tan pronto como sea posible, el Consejo de Administración notificará a la Autoridad Presupuestaria su intención de ejecutar cualquier proyecto que pudiera tener repercusiones financieras importantes en su presupuesto, en particular los proyectos relacionados con la propiedad inmobiliaria, tales como el alquiler o la compra de bienes inmuebles. También informará de ello a la Comisión.

Cuando una rama de la Autoridad Presupuestaria haya comunicado su intención de emitir un dictamen, lo transmitirá al Consejo de Administración en el plazo de seis semanas desde la notificación del proyecto.

Artículo 59

Ejecución y control del presupuesto

1. El director ejecutivo ejecutará el presupuesto de la Agencia.
2. A más tardar el 1 de marzo siguiente a cada ejercicio, el contable de la Agencia presentará las cuentas provisionales al contable de la Comisión, junto con un informe sobre la gestión presupuestaria y financiera correspondiente a dicho ejercicio. El contable de la Comisión procederá a la consolidación de las cuentas provisionales de las instituciones y organismos descentralizados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 128 del Reglamento (CE, Euratom) n° 1605/2002 del Consejo, de 25 de junio de 2002, por el que se aprueba el Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas ⁽²⁾.
3. A más tardar el 31 de marzo siguiente a cada ejercicio, el contable de la Comisión remitirá al Tribunal de Cuentas las cuentas provisionales de la Agencia, junto con un informe sobre la gestión presupuestaria y financiera correspondiente a dicho ejercicio. El informe sobre la gestión presupuestaria y financiera de dicho ejercicio se remitirá asimismo al Parlamento Europeo y al Consejo.
4. En virtud del artículo 129 del Reglamento (CE, Euratom) n° 1605/2002, tras la recepción de las observaciones del Tribunal de Cuentas sobre las cuentas provisionales de la Agencia, el director ejecutivo elaborará las cuentas definitivas de la Agencia bajo su propia responsabilidad y las remitirá para su dictamen al Consejo de Administración.

⁽¹⁾ DO L 8 de 12.01.2001, p. 1.

⁽²⁾ DO L 248 de 16.9.2002, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE, Euratom) n° 1995/2006 (DO L 390 de 30.12.2006, p. 1).

5. El Consejo de Administración emitirá dictamen sobre las cuentas definitivas de la Agencia.

6. A más tardar el 1 de julio siguiente a cada ejercicio, el director ejecutivo remitirá estas cuentas definitivas, junto con el dictamen del Consejo de Administración, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Tribunal de Cuentas.

7. Las cuentas definitivas se publicarán.

8. A más tardar el 30 de septiembre, el director ejecutivo remitirá al Tribunal de Cuentas una respuesta a sus observaciones. Enviará asimismo esta respuesta al Consejo de Administración.

9. El director ejecutivo presentará al Parlamento Europeo, a petición de éste, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 146, apartado 3, del Reglamento (CE, Euratom) n° 1605/2002, toda la información necesaria para el correcto desarrollo del procedimiento de aprobación de la gestión del ejercicio de que se trate.

10. El Parlamento Europeo, previa recomendación del Consejo por mayoría cualificada, aprobará, antes del 30 de abril del año N + 2, la gestión del director con respecto a la ejecución del presupuesto del ejercicio N.

Artículo 60

Lucha contra el fraude

1. Para la lucha contra el fraude, la corrupción y cualesquiera otras prácticas contrarias a Derecho se aplicarán sin restricciones las disposiciones del 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) ⁽¹⁾.

2. La Agencia se adherirá al Acuerdo Interinstitucional, de 25 de mayo de 1999, entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión de las Comunidades Europeas relativo a las investigaciones internas efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) ⁽²⁾ y aprobará de inmediato las disposiciones correspondientes, que serán de aplicación para todo su personal.

3. En las decisiones en materia de financiación, así como en los acuerdos e instrumentos de ejecución derivados de ellas, se afirmará de manera expresa que, si procede, el Tribunal de Cuentas y la OLAF podrán efectuar, sobre el terreno, un control de los receptores de fondos de la Agencia y de los agentes encargados de asignarlos.

Artículo 61

Evaluación

1. Dentro de los tres años siguientes al inicio de la actividad de la Agencia y, posteriormente, cada cinco años, el Consejo de

Administración encargará una evaluación externa independiente sobre la aplicación del presente Reglamento.

2. En dicha evaluación se examinará si la Agencia está cumpliendo eficazmente su misión. La evaluación analizará asimismo el efecto del presente Reglamento, la Agencia y sus actividades en el establecimiento de un alto nivel de seguridad de la aviación civil. La evaluación tendrá en cuenta los puntos de vista de los profesionales interesados, tanto europeos como nacionales.

3. El Consejo de Administración recibirá los resultados de la evaluación y formulará recomendaciones a la Comisión sobre los cambios que proceda introducir en el presente Reglamento, en la Agencia o en sus prácticas de trabajo, recomendaciones que la Comisión podrá remitir al Parlamento Europeo y al Consejo, junto con su propio dictamen y las oportunas propuestas. Si procede, se incluirá un plan de acción acompañado de un calendario. Tanto los resultados de la evaluación como las recomendaciones se harán públicas.

Artículo 62

Disposiciones financieras

El Consejo de Administración aprobará la reglamentación financiera aplicable a la Agencia, tras consulta a la Comisión. Dicha normativa sólo podrá desviarse del Reglamento (CE, Euratom) n° 343/2002 de la Comisión, de 19 de noviembre de 2002, por el que se aprueba el Reglamento financiero marco de los organismos a que se refiere el artículo 185 del Reglamento (CE, Euratom) n° 1605/2002 del Consejo, por el que se aprueba el Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas ⁽³⁾, en la medida en que las exigencias específicas de funcionamiento de la Agencia lo requieran, y con la autorización previa de la Comisión.

Artículo 63

Tasas e ingresos

1. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, relativas a las tasas e ingresos se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 64, apartado 4.

2. La Comisión consultará al Consejo de Administración sobre el proyecto de medidas previstas en el apartado 1.

3. Las medidas mencionadas en el apartado 1 determinarán, en particular, los casos en que se cobrarán tasas o cantidades por otros conceptos de conformidad con el artículo 58, apartado 1, así como su importe y las modalidades de pago.

⁽¹⁾ DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

⁽²⁾ DO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

⁽³⁾ DO L 357 de 31.12.2002, p. 72.

4. Se cobrará por:

- a) la expedición o renovación de certificados, así como por las funciones de vigilancia permanente conexas;
- b) la prestación de servicios, que reflejarán el coste real de cada prestación;
- c) la tramitación de recursos.

Todas las tasas y cobros se expresarán y pagarán en euros.

5. El importe de las tasas y cobros se fijará en un nivel suficiente para garantizar que los ingresos cubran, en principio, el coste total de los servicios prestados. Estas tasas y cobros serán ingresos afectados para la Agencia.

CAPÍTULO IV

Disposiciones finales

Artículo 64

Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité.
 2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
 3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
- El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.
4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 al 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
 5. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4 y 5, letra b), y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Los plazos contemplados en el artículo 5 bis, apartado 3, letra c), y apartado 4, letras b) y e), de la Decisión 1999/468/CE quedan fijados en veinte días.

6. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 al 4 y 5, letra b), y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, teniendo en cuenta lo dispuesto en su artículo 8.
7. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 6 de la Decisión 1999/468/CE.

Antes de adoptar su decisión, la Comisión consultará al Comité mencionado en el apartado 1 del presente artículo.

El plazo contemplado en el artículo 6, letra b), de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

Cuando un Estado miembro someta una decisión de la Comisión al Consejo, éste, por mayoría cualificada, podrá tomar una decisión diferente en el plazo de tres meses.

Artículo 65

Participación de países terceros europeos

La Agencia estará abierta a la participación de países terceros europeos que sean partes contratantes del Convenio de Chicago y que hayan firmado acuerdos con la Comunidad en virtud de los cuales hayan adoptado y estén aplicando la legislación comunitaria en el ámbito regulado por el presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación.

En virtud de las disposiciones pertinentes de estos acuerdos, se desarrollarán mecanismos que especifiquen, entre otras cuestiones, el carácter y el alcance y las normas detalladas sobre la participación de estos países en el trabajo de la Agencia, incluidas disposiciones sobre contribuciones financieras y personal.

Artículo 66

Inicio de las operaciones de la Agencia

1. La Agencia asumirá las funciones de certificación que le competen en virtud del artículo 20 a partir del 28 de septiembre de 2003. Hasta esa fecha, los Estados miembros continuarán aplicando la normativa aplicable.
2. Durante un período de transición adicional de cuarenta y dos meses a partir de la fecha referida en el apartado 1, los Estados miembros podrán seguir expidiendo certificados y autorizaciones, no obstante lo dispuesto en los artículos 5, 6, 12 y 20, de acuerdo con las condiciones fijadas por la Comisión en las medidas de aplicación. Cuando en ese contexto los Estados miembros expidan certificados sobre la base de certificados expedidos por terceros países, las medidas de aplicación aprobadas por la Comisión tendrán debidamente en cuenta los principios establecidos en el artículo 12, apartado 2, letras b) y c).

Artículo 67

Sanciones

Los Estados miembros establecerán las sanciones por infracción del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación. Las sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 68

Derogación

1. Queda derogado el Reglamento (CE) nº 1592/2002, sin perjuicio de las disposiciones del párrafo segundo.

Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el anexo VI.

2. Queda derogada la Directiva 91/670/CEE del Consejo con efectos a partir de la entrada en vigor de las medidas de aplicación a que se refiere el artículo 7, apartado 6.

3. Queda suprimido el anexo III del Reglamento (CEE) nº 3922/91 con efectos a partir de la entrada en vigor de las correspondientes medidas de aplicación a que se refiere el artículo 8, apartado 5.

4. Las disposiciones del artículo 11 serán aplicables a los productos, componentes y equipos, organizaciones y personas cuya certificación o licencia se haya concedido o reconocido de conformidad con las disposiciones de los actos a que se refieren los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo.

5. Queda derogada la Directiva 2004/36/CE con efectos a partir de la entrada en vigor de las medidas de aplicación a que

se refiere el artículo 10, apartado 5, del presente Reglamento, sin perjuicio de las disposiciones de aplicación a que se refiere el artículo 8, apartado 2, de la Directiva.

Artículo 69

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 serán aplicables a partir de las fechas especificadas en sus respectivas disposiciones de aplicación, aunque no más tarde del ... (*).

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

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

Por el Consejo

El Presidente

...

(*) Cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

ANEXO I

Requisitos esenciales de aeronavegabilidad a que se refiere el artículo 5

1. Solidez del producto: La solidez del producto deberá garantizarse para todas las condiciones de vuelo previstas durante la vida útil de la aeronave. El cumplimiento de todos los requisitos deberá quedar demostrado a través de evaluaciones o análisis, respaldados, en caso necesario, por pruebas.
- 1.a *Estructuras y materiales*: La solidez de la estructura deberá estar garantizada no sólo en todas las condiciones de utilización normales de la aeronave incluido el sistema de propulsión, sino también en circunstancias más exigentes, y se mantendrá durante toda la vida útil de esta última.
 - 1.a.1 Todos los componentes de la aeronave que, en caso de avería, pudieran reducir la solidez estructural, deberán cumplir las condiciones siguientes sin sufrir deformaciones perjudiciales ni averías. Esto incluye todos los elementos de masa significativa y sus medios de sujeción.
 - 1.a.1.a Deberán tenerse en cuenta todas las combinaciones de carga que sea razonable prever, y también otras más exigentes, en función de los pesos, la gama de valores del centro de gravedad, las condiciones de utilización y la vida útil de la aeronave. Ello incluye las cargas debidas a ráfagas, maniobras, presurización, superficies móviles, sistemas de control y propulsión tanto en vuelo como en tierra.
 - 1.a.1.b Deberán tenerse en cuenta las cargas y posibles averías debidas a aterrizajes y amerizajes forzosos.
 - 1.a.1.c Deberán abarcarse los efectos dinámicos en la respuesta estructural a dichas cargas.
 - 1.a.2 La aeronave no deberá sufrir ninguna inestabilidad aeroelástica ni una excesiva vibración.
 - 1.a.3 De la fabricación, los procesos y los materiales utilizados en la construcción de la aeronave deberán resultar propiedades estructurales conocidas y reproducibles. Deberán justificarse todas las variaciones del comportamiento de los materiales en relación con las condiciones de utilización.
 - 1.a.4 Los efectos de las cargas cíclicas, del deterioro medioambiental, de los daños accidentales o diferenciados en la fuente no deberán reducir la solidez estructural por debajo de un nivel de resistencia residual aceptable. Se difundirán las instrucciones necesarias para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad a este respecto.
- 1.b *Propulsión*: La solidez del sistema de propulsión (es decir, el motor y, en su caso, la hélice) deberá demostrarse no sólo en todas las condiciones de utilización normales de dicho sistema, sino también en circunstancias más exigentes, y mantenerse durante toda su vida útil.
 - 1.b.1 El sistema de propulsión deberá producir, dentro de sus límites declarados, el impulso o la fuerza que se le exija en todas las condiciones de vuelo previstas, teniendo en cuenta los efectos y las condiciones medioambientales.
 - 1.b.2 Del proceso de fabricación y los materiales utilizados en la construcción del sistema de propulsión deberá resultar un comportamiento estructural conocido y reproducible. Deberán justificarse todas las variaciones del comportamiento de los materiales en relación con las condiciones de utilización.
 - 1.b.3 Los efectos de las cargas cíclicas, del deterioro medioambiental y operativo y de las posibles averías de los componentes no deberán reducir la solidez del sistema de propulsión por debajo de niveles aceptables. Se difundirán las instrucciones necesarias para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad a este respecto.
 - 1.b.4 Se difundirán las instrucciones, la información y los requisitos necesarios para garantizar una interfaz segura y adecuada entre el sistema de propulsión y la aeronave.
- 1.c *Sistemas y equipos*
 - 1.c.1 La aeronave no deberá presentar características ni detalles de diseño de los que la experiencia haya demostrado que son peligrosos.
 - 1.c.2 La aeronave, incluidos los sistemas, equipos y aparatos exigidos para la certificación o por las normas de operación, deberá funcionar según esté previsto en cualesquiera condiciones de funcionamiento previsibles y más allá de ellas, teniendo debidamente en cuenta las condiciones de utilización de los sistemas, equipos o aparatos. Otros sistemas, equipos o aparatos no exigidos para la certificación de tipo o por las normas de operación, independientemente de que funcionen bien o mal, no deberán reducir la seguridad ni afectar negativamente al buen funcionamiento de ningún otro sistema, equipo o aparato. Los sistemas, equipos y aparatos deberán poder utilizarse sin que sea necesario disponer de una destreza o fuerza excepcionales.
 - 1.c.3 Los sistemas, equipos y aparatos asociados de la aeronave, tanto considerados por separado como en conexión mutua, deberán estar diseñados de forma que no se produzcan situaciones de avería catastrófica debido a una avería aislada que no se haya demostrado ser extremadamente improbable, y deberá existir una relación inversa entre la probabilidad de que se produzca una situación de avería y la gravedad de sus efectos para la aeronave y sus ocupantes. En cuanto al criterio de la avería aislada mencionado, está admitido que deben tenerse debidamente en cuenta el tamaño y la configuración general de la aeronave y que esto puede evitar que dicho criterio de la avería aislada se dé para algunas partes y algunos sistemas de helicópteros y pequeñas aeronaves.

- 1.c.4 Deberá facilitarse a la tripulación, o al personal de mantenimiento, según corresponda, de forma clara, coherente e inequívoca la información necesaria para realizar un vuelo en condiciones de seguridad e información sobre las condiciones que puedan comprometer la seguridad. Los sistemas, equipos y mandos, entre ellos cualquier indicación o anuncio, deberán estar configurados y ubicados de forma que reduzcan al mínimo los errores que pudieran contribuir a la generación de situaciones de peligro.
- 1.c.5 Deberán tomarse precauciones a nivel del diseño para reducir al mínimo los riesgos para la aeronave y sus ocupantes respecto de peligros probables dentro de lo razonable, tanto dentro como fuera de la aeronave, incluida la protección contra la posibilidad de una avería o un problema significativo que alguno de los aparatos de la aeronave presente.
- 1.d *Mantenimiento de la aeronavegabilidad*
- 1.d.1 Deberán dictarse instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad a fin de garantizar que durante toda la vida operativa de la aeronave se mantenga el nivel de aeronavegabilidad de la certificación de tipo de la aeronave.
- 1.d.2 Deberán proporcionarse los medios que permitan la inspección, ajuste, lubricación, retirada o sustitución de componentes y aparatos que exija el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- 1.d.3 Las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad deberán revestir la forma de manual o manuales, según lo requiera la cantidad de datos que ha de proporcionarse. Los manuales deben contener instrucciones de mantenimiento y reparación, información sobre servicios de mantenimiento, detección de problemas y procedimientos de inspección, en un formato adaptado a la práctica.
- 1.d.4 Las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad deben contener limitaciones de aeronavegabilidad que establezcan cada tiempo de reemplazo obligatorio, los intervalos de las inspecciones y el procedimiento de inspección.
2. Aspectos de aeronavegabilidad de la utilización de productos
- 2.a Deberá demostrarse que se han tenido en cuenta los factores siguientes para garantizar un nivel satisfactorio de seguridad de las personas a bordo o en tierra durante la utilización del producto:
- 2.a.1 Deberán establecerse los tipos de utilización para los cuales se haya homologado la aeronave, así como las limitaciones y la información necesaria para su utilización en condiciones de seguridad, incluidas las limitaciones medioambientales y el rendimiento.
- 2.a.2 La aeronave deberá poderse controlar y maniobrar en todas las condiciones de utilización previsibles, incluso tras una avería en uno o, en su caso, varios sistemas de propulsión. Deberán tomarse debidamente en cuenta la fuerza del piloto, el entorno de la cabina de pilotaje, la carga de trabajo del piloto y consideraciones en relación con otros factores humanos, así como la fase del vuelo y su duración.
- 2.a.3 Deberá ser posible realizar una transición gradual entre una fase de vuelo y otra sin que ello requiera un nivel excepcional de destreza, estado de alerta, fuerza o carga de trabajo por parte del piloto en cualesquiera condiciones probables de utilización.
- 2.a.4 La aeronave deberá tener una estabilidad tal que garantice que las exigencias a las que deba hacer frente el piloto no sean excesivas habida cuenta de la fase de vuelo y de su duración.
- 2.a.5 Deberán establecerse procedimientos para la operación de la aeronave en condiciones normales, de avería y de emergencia.
- 2.a.6 Deberán preverse advertencias u otros medios disuasorios, apropiados al caso, destinados a impedir que se sobrepasen las condiciones normales de vuelo.
- 2.a.7 Las características de la aeronave y de sus sistemas deberán permitir el restablecimiento de la normalidad cuando se haya atravesado una situación extrema comprendida en el dominio de vuelo.
- 2.b Las limitaciones de funcionamiento y demás información necesaria para la utilización de la aeronave en condiciones de seguridad deberán comunicarse a los miembros de la tripulación.
- 2.c Las operaciones del producto deberán protegerse contra los peligros resultantes de las condiciones adversas, tanto externas como internas, incluidas las condiciones medioambientales.
- 2.c.1 En particular, no deberán derivarse situaciones de inseguridad de la exposición a fenómenos como — aunque no sólo — las condiciones meteorológicas adversas, los rayos, el impacto de aves, los campos radiados de altas frecuencias, el ozono, etc. que sea razonable prever durante la utilización del producto.

- 2.c.2 Los compartimentos de la cabina ofrecerán a los pasajeros condiciones de transporte apropiadas y una protección adecuada contra cualquier peligro en operaciones de vuelo o del que resulten situaciones de emergencia, incluidos el fuego, el humo, los gases tóxicos y los riesgos de descompresión rápida. Deberán establecerse disposiciones para ofrecer a los ocupantes las mayores probabilidades de evitar cualquier lesión grave y de poder abandonar rápidamente la aeronave y para protegerlos contra los efectos de las fuerzas de desaceleración en caso de aterrizaje o amerizaje urgente. Deberán preverse señales o carteles claros e inequívocos en función de las necesidades, para ofrecer a los ocupantes instrucciones que les permitan adoptar comportamientos adecuados y seguros y localizar y utilizar correctamente los equipos de seguridad. Los equipos de seguridad obligatorios serán fácilmente accesibles.
- 2.c.3 Los compartimentos de la tripulación estarán dispuestos de tal forma que se faciliten las operaciones de vuelo, incluidos los medios que permitan tomar conciencia de situaciones, y la gestión de cualquier situación o emergencia esperadas. El entorno de los compartimentos de la tripulación no comprometerá la capacidad de la tripulación para realizar sus tareas y estará diseñado de tal forma que evite interferencias durante las operaciones y un uso erróneo de los controles.
3. Organizaciones (incluidas las personas físicas que intervienen en el diseño, fabricación o mantenimiento)
- 3.a La aprobación de una organización se expedirá cuando se cumplan las condiciones siguientes:
- 3.a.1 La organización deberá tener los medios necesarios para llevar a cabo los trabajos de que se trata. Estos medios incluirán, aunque no únicamente, los siguientes: instalaciones, personal, equipos, herramientas y material, documentación de cometidos, responsabilidades y procedimientos, acceso a datos pertinentes y registro de datos.
- 3.a.2 La organización deberá aplicar y mantener un sistema de gestión que garantice el cumplimiento de estos requisitos esenciales en materia de aeronavegabilidad, y tratará de mejorar dicho sistema de manera permanente.
- 3.a.3 La organización deberá establecer arreglos con otras organizaciones pertinentes, según sea necesario para garantizar que sigan cumpliéndose dichos requisitos esenciales en materia de aeronavegabilidad.
- 3.a.4 La organización deberá establecer un sistema de notificación o tratamiento de sucesos, que deberá ser tratado por el sistema de gestión con arreglo al punto 3.a.2 y los arreglos mencionados en el punto 3.a.3, a fin de contribuir al objetivo de una mejora constante de la seguridad de los productos.
- 3.b En el caso de las organizaciones de formación y mantenimiento, las condiciones que figuran en los puntos 3.a.3 y 3.a.4 no serán aplicables.
-

ANEXO II

Aeronaves a que se refiere el artículo 4, apartado 4

El artículo 4, apartados 1, 2 y 3, no se aplicará a las aeronaves que pertenezcan a alguna de las categorías que se expone más abajo:

- a) las aeronaves históricas que cumplan los criterios siguientes:
 - i) aeronaves no complejas
 - cuyo diseño inicial date de antes del 1 de enero de 1955, y
 - que hayan dejado de producirse desde antes del 1 de enero de 1975,
 - o
 - ii) las aeronaves que tengan una clara importancia histórica, relacionada con:
 - la participación en un acontecimiento histórico notable, o
 - un importante adelanto 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 de despegue (MTOM), registrada por los Estados miembros, no superior a:
 - 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 masa máxima de despegue 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 configuración 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 no superior a 80 kg para los monoplazas o de 100 kg para los biplazas, incluidos los de lanzamiento a pie;
 - h) las reproducciones de aeronaves que cumplan los criterios de las letras a) o d) y cuyo diseño estructural sea similar al de la aeronave original;
 - i) las aeronaves no pilotadas con una masa operativa no superior a 150 kg;
 - j) cualquier otra aeronave con una masa máxima en vacío, incluido el combustible, no superior a 70 kg.
-

ANEXO III

Requisitos esenciales para la autorización de pilotos a que se refiere el artículo 7

1. Formación
 - 1.a Consideraciones generales
 - 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) derecho aeronáutico;
 - 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;
 - x) comunicaciones, y
 - xi) aptitudes no técnicas, entre ellas el reconocimiento y gestión de peligros y errores.
 - 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, incluso en materia de rendimiento de la aeronave, determinación de la masa y del centrado, inspección y mantenimiento de la aeronave, planificación del combustible, estimación meteorológica, planificación de rutas, restricciones del espacio aéreo y disponibilidad de pistas;
 - ii) operaciones de circuito de tránsito de aeródromo y de estructura del tránsito;
 - 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 control de vuelo 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 a la 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;
- xiii) formación adicional en aptitudes prácticas que pueda ser necesaria para reducir los riesgos asociados a actividades específicas, y
- xiv) aptitudes no técnicas, entre ellas el reconocimiento y gestión de peligros y errores, usando un método adecuado de evaluación a la vez que se evalúan las aptitudes técnicas.

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 destreza aeronáutica;
- iv) la aplicación de conocimientos aeronáuticos;
- 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, y
- vi) aptitudes no técnicas, entre ellas el reconocimiento y gestión de peligros y errores, usando un método adecuado de evaluación a la vez que se evalúan las aptitudes técnicas.

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 de idiomas*

Los pilotos deberán haber demostrado unos conocimientos de idiomas adecuados a las funciones que desempeñen en la aeronave. Estos conocimientos deberán incluir:

- i) capacidad para entender los documentos de información meteorológica;
- ii) empleo de cartas aeronáuticas en ruta, despegue y aproximación, así como de otros documentos asociados de información aeronáutica, y
- iii) capacidad para comunicarse 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 simulación de vuelo para entrenamiento*

Si se utiliza un dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento (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, la el rendimiento 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 sintética), si procede.

1.i *Instructores*

1.i.1 Instrucción teórica

La instrucción teórica deberá ser impartida por instructores debidamente cualificados. A este respecto, 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 de simulación de vuelo

La instrucción de vuelo y la instrucción de simulación de vuelo deberán ser impartidas por instructores debidamente cualificados, que tengan 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 periódica 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 aptitud de los pilotos deben:

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

2. Requisitos de experiencia

2.a.1 Toda persona que ejerza como miembro de una tripulación, instructor o examinador deberá adquirir y mantener la experiencia suficiente para las funciones que ejerza, salvo que las normas de desarrollo establezcan que la competencia deba demostrarse con arreglo a lo dispuesto en el punto 1.e.

3. Organizaciones de formación

3.a Requisitos aplicables a las organizaciones de formación

3.a.1 Una organización que imparta formación a los pilotos deberá cumplir los siguientes requisitos:

- i) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a su actividad. Estos medios incluirán, aunque no únicamente, los siguientes: instalaciones, personal; equipos, herramientas y material, documentación de cometidos, 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.

4. Aptitud física

4.a Criterios médicos

4.a.1 Todos los pilotos deberán demostrar periódicamente su aptitud física para el desempeño satisfactorio de sus funciones, teniendo en cuenta el tipo de actividad. Deberán demostrar el cumplimiento de este requisito 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 física, 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.

4.a.2 Cuando no se pueda demostrar plenamente la aptitud física, podrán aplicarse medidas paliativas que proporcionen una seguridad de vuelo equivalente.

4.b Médicos examinadores aéreos

4.b.1 Cualquier médico examinador aéreo 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.

4.c *Centros médicos aeronáuticos*

4.c.1 Los centros médicos aeronáuticos deberán cumplir las siguientes condiciones:

- i) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a sus facultades. Estos medios incluirán, aunque no únicamente, los siguientes: instalaciones, personal, equipos, herramientas y material, documentación de cometidos, 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 seguirán cumpliendo estos requisitos señalados.
-

ANEXO IV

Requisitos esenciales para las operaciones aéreas a que se refiere el artículo 8

1. Consideraciones generales
 - 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 aérea 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 deberán 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 de los Servicios de información aeronáutica 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 aeronavegable 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 Lista de equipo mínimo 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 compartimiento de carga y el cargamento se encuentra debidamente estibado y asegurado, 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, sobre 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 hielo 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, uno o varios aeropuertos alternativos donde pueda aterrizar la aeronave, teniendo en cuenta en particular las previsiones meteorológicas, la disponibilidad de servicios 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 la el rendimiento de la aeronave y los eventuales retrasos que se prevean durante el vuelo. Además, la aeronave deberá llevar una reserva de combustible para hacer frente a imprevistos. En su caso deberán establecerse 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 Si así lo determina 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 Si así lo determina el tipo de aeronave, todos los miembros de la tripulación de vuelo que tengan que estar en la cabina de vuelo permanecerán en su puesto, con sus cinturones de seguridad abrochados, salvo en ruta por necesidades operativas o fisiológicas.
- 3.a.3 Si así lo determinan el tipo de aeronave y el tipo de operación, antes del despegue o del aterrizaje, durante el rodaje y siempre que lo considere necesario en interés de la seguridad, el piloto al mando debe cerciorarse de que cada pasajero esté debidamente sentado y abrochado.
- 3.a.4 Los vuelos se realizarán de forma tal 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 no se proseguirá 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 deberá 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 el rodaje en la zona de movimiento de un aeropuerto, o su rotor no se pondrá en marcha a menos que la persona a los mandos posea las competencias adecuadas.
- 3.a.9 En su caso se utilizarán los procedimientos aplicables de gestión del combustible en vuelo.
4. Rendimiento 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 ni proseguirá salvo que la el rendimiento programado de la aeronave, teniendo en cuenta todos los factores que afecten de manera significativa a su nivel de rendimiento, permita la ejecución de todas las fases del 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:
- los procedimientos operativos;
 - la altitud barométrica del aeropuerto;
 - la temperatura;
 - el viento;
 - el tamaño, el desnivel y las condiciones de la zona de despegue/aterrizaje, y
 - el estado del fuselaje, los grupos motores 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 deberá 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 su duración.
- 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 áreas de operación.
6. Mantenimiento de la aeronavegabilidad
- 6.a La aeronave no se utilizará a menos que:
- i) se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad;
 - ii) el equipo operativo y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en funcionamiento;
 - 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 o serie coherente de vuelos consecutivos, 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 aeronavegabilidad.
- 6.d La aeronave no se utilizará a menos que haya sido autorizada para el servicio por personas u organizaciones cualificadas, una vez efectuado su mantenimiento. 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 veinticuatro meses en el caso de los registros de mantenimiento detallados. 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 deberán cumplir los requisitos esenciales de aeronavegabilidad. Los datos fehacientes que demuestren el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad deberán 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 cabina de pasajeros deben:
- i) ser instruidos y examinados de forma periódica para adquirir y mantener un nivel de competencia adecuado para desempeñar las tareas de seguridad asignadas, y
 - ii) someterse periódicamente a una revisión a fin de determinar su aptitud física 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 tomar las medidas que considere necesarias en interés de la seguridad. Si estas medidas implican una violación de los reglamentos o procedimientos locales, el piloto al mando deberá encargarse 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, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la acumulación de fatiga, la privación de sueño, el número de sectores sobrevolados, los servicios nocturnos o los cambios de husos horarios. Los periodos de descanso serán lo bastante prolongados como para permitir a los miembros de la tripulación reponerse de los efectos del periodo de actividad precedente y estar descansados al comienzo del siguiente periodo de actividad.
- 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 explotación con fines comerciales y la explotación de aeronaves propulsadas complejas
- 8.a No se emprenderá la explotación con fines comerciales ni la explotación de aeronaves propulsadas complejas salvo que se cumplan las siguientes condiciones:
- 8.a.1 El operador deberá 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, estructura de gestión, personal, equipamiento, documentación de cometidos, responsabilidades y procedimientos, acceso a datos de interés y mantenimiento de registros.
- 8.a.2 El operador sólo deberá utilizar personal adecuadamente 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 MEL o un documento equivalente teniendo en cuenta lo siguiente:
- i) el documento asegurará la explotación 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 pertinentes del operador, y
 - iii) la MEL deberá 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 deberá establecer y mantener un sistema de gestión que garantice el cumplimiento de estos requisitos esenciales para las operaciones, y deberá proponerse y se proponga la mejora continua de este sistema.
- 8.a.5 El operador deberá establecer y mantener un programa de seguridad y de prevención de accidentes que incluya un programa de información de sucesos, 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 explotación con fines comerciales y la explotación de aeronaves propulsadas complejas deberán emprenderse 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 explotadas y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus actividades. Deberán especificarse 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 deberá establecer los procedimientos, adecuados para minimizar las consecuencias sobre la seguridad de las operaciones de vuelo de un comportamiento inadecuado de los pasajeros.
- 8.d El operador deberá desarrollar y mantener 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 de los procedimientos 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, y
 - v) informes 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 se 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 deberá gestionarse mediante un sistema de cuadrantes. Para un vuelo o una serie de vuelos, este sistema de cuadrantes reflejará el tiempo de vuelo, los períodos de actividad en vuelo, los períodos de actividad y los períodos 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 períodos, 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 deberán ser controladas por una organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad que deberá cumplir, además de los requisitos especificados en el punto 3.a del anexo I, las siguientes condiciones:
- i) la organización deberá 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 deberá establecer un manual de organización que contenga, para uso y orientación del personal implicado, una descripción de todos los procedimientos de mantenimiento de la aeronavegabilidad 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 13

1. El organismo, su director y el personal encargado 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 ellos. 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, en particular 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 miembro 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.
-

ANEXO VI

Tabla de correspondencias

Reglamento (CE) nº 1592/2002	Presente Reglamento
Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2, apartado 1	Artículo 2, apartado 1
Artículo 2, apartado 2, letras a) a (e)	Artículo 2, apartado 2, letras a) a e)
—	Artículo 2, apartado 2, letra f)
Artículo 2, apartado 3	Artículo 2, apartado 3
Artículo 3, letras a) a g)	Artículo 3, letras a) a g)
—	Artículo 3, letras h) a l)
Artículo 4, apartado 1, letras a) a c)	Artículo 4, apartado 1, letras a) a c)
—	Artículo 4, apartado 1, letra d)
—	Artículo 4, apartados 2 y 3
Artículo 4, apartado 2	Artículo 4, apartado 4
—	Artículo 4, apartado 5
Artículo 4, apartado 3	Artículo 4, apartado 6
Artículo 5, apartado 1	Artículo 5, apartado 1
Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, frase introductoria	Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, frase introductoria
Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letras a) a c)	Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letras a) a c)
Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letra d)	Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letras d) y e)
Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letras e) y f)	Artículo 5, apartado 2, párrafo primero, letras f) y g)
—	Artículo 5, apartado 3
Artículo 5, apartado 3	Artículo 5, apartado 4
Artículo 5, apartado 4, párrafo primero, frase introductoria	Artículo 5, apartado 5, párrafo primero, frase introductoria
Artículo 5, apartado 4, párrafo primero, letras a) a d)	Artículo 5, apartado 5, párrafo primero, letras a) a d)
Artículo 5, apartado 4, párrafo primero, letra c), incisos i) a iii)	Artículo 5, apartado 5, párrafo primero, letra c), incisos i) a iii)
—	Artículo 5, apartado 5, párrafo primero, letra d), incisos iv) a vi)
Artículo 5, apartado 4, párrafo primero, letras f) a i)	Artículo 5, apartado 5, párrafo primero, letras f) a i)
—	Artículo 5, apartado 5, párrafo primero, letra j)
Artículo 5, apartado 5, párrafo primero, frase introductoria	Artículo 5, apartado 6, párrafo primero, frase introductoria
Artículo 5, apartado 5, párrafo primero, letras a), b) y c)	Artículo 5, apartado 6, párrafo primero, letras a), b) y c)
—	Artículo 5, apartado 6, párrafo primero, letra d)

Reglamento (CE) nº 1592/2002	Presente Reglamento
Artículo 6	Artículo 6
—	Artículo 7
—	Artículo 8
—	Artículo 9
—	Artículo 10
Artículo 8, apartado 1	Artículo 11, apartado 1
—	Artículo 11, apartados 2 a 4
Artículo 8, apartado 2	Artículo 11, apartado 5
—	Artículo 11, apartado 6
Artículo 9	Artículo 12
—	Artículo 13
Artículo 10, apartado 1	Artículo 14, apartado 1
—	Artículo 14, apartado 2
Artículo 10, apartado 2	Artículo 14, apartado 3
Artículo 10, apartado 3	Artículo 14, apartado 4
Artículo 10, apartado 4	Artículo 14, apartado 5
Artículo 10, apartado 5	Artículo 14, apartado 6
Artículo 10, apartado 6	Artículo 14, apartado 7
Artículo 11	Artículo 15
—	Artículo 16
Artículo 12	Artículo 17
Artículo 13, frase introductoria	Artículo 18, frase introductoria
Artículo 13, letra a)	Artículo 18, letra a)
—	Artículo 18, letra b)
Artículo 13, letra b)	Artículo 18, letra c)
Artículo 13, letra c)	Artículo 18, letra d)
—	Artículo 18, letra e)
Artículo 14	Artículo 19
Artículo 15, apartado 1, frase introductoria	Artículo 20, apartado 1, frase introductoria
Artículo 15, apartado 1, letras a) a j)	Artículo 20, apartado 1, letras a) a j)
—	Artículo 20, apartado 1, letras k) y l)

Reglamento (CE) n° 1592/2002	Presente Reglamento
Artículo 15, apartado 2	Artículo 20, apartado 2
—	Artículo 21
—	Artículo 22
—	Artículo 23
Artículo 16, apartados 1 y 2	Artículo 24, apartados 1 y 2
—	Artículo 24, apartado 3
Artículo 16, apartado 3	Artículo 24, apartado 4
Artículo 16, apartado 4	Artículo 24, apartado 5
Artículo 17	Artículo 25
Artículo 18	Artículo 26
Artículo 19	Artículo 27
Artículo 20	Artículo 28
Artículo 21	Artículo 29
Artículo 22	Artículo 30
Artículo 23	Artículo 31
Artículo 24, apartados 1 a 4	Artículo 32, apartados 1 a 4
—	Artículo 32, apartado 5
Artículo 25, apartados 1 y 2	Artículo 33, apartados 1 a 4)
—	Artículo 33, apartado 3
Artículo 26	Artículo 34
Artículo 27	Artículo 35
Artículo 28	Artículo 36
Artículo 29, apartados 1 y 2	Artículo 37, apartados 1 y 2
Artículo 29, apartado 3, letras a) a j)	Artículo 37, apartado 3, letras a) a j)
—	Artículo 37, apartado 3, letras k) y l)
Artículo 30	Artículo 38
Artículo 31	Artículo 39
Artículo 32	Artículo 40
Artículo 33	Artículo 41
Artículo 34	Artículo 42
Artículo 35	Artículo 43
Artículo 36	Artículo 44
Artículo 37	Artículo 45

Reglamento (CE) nº 1592/2002	Presente Reglamento
Artículo 38	Artículo 46
Artículo 39	Artículo 47
Artículo 40	Artículo 48
Artículo 41	Artículo 49
Artículo 42	Artículo 50
Artículo 43	Artículo 51
Artículo 44	Artículo 52
Artículo 45	Artículo 53
Artículo 46, apartado 1, frase introductoria	Artículo 54, apartado 1, frase introductoria
Artículo 46, apartado 1, letras a) a d)	Artículo 54, apartado 1, letras a) a d)
—	Artículo 54, apartado 1, letra e)
Artículo 46, apartados 2 y 3	Artículo 54, apartados 2 y 3
—	Artículo 55
—	Artículo 56
Artículo 47, apartados 1 y 2	Artículo 57, apartados 1 y 2
Artículo 47, apartado 3	—
Artículo 47, apartado 4	Artículo 57, apartado 3
Artículo 47, apartado 5	—
—	Artículo 57, apartado 4
Artículo 48, apartado 1, frase introductoria	Artículo 58, apartado 1, frase introductoria
Artículo 48, apartado 1, letra a)	Artículo 58, apartado 1, letras a) y b)
Artículo 48, apartado 1, letras b) y (c)	Artículo 58, apartado 1, letras c) y d)
—	Artículo 58, apartado 1, letra e)
Artículo 48, apartados 2 a 10	Artículo 58, apartados 2 a 10
Artículo 49	Artículo 59
Artículo 50	Artículo 60
Artículo 51	Artículo 61
Artículo 52	Artículo 62
Artículo 53	Artículo 63
Artículo 54	Artículo 64
Artículo 55	Artículo 65
Artículo 56	Artículo 66
—	Artículo 67
Artículo 57	Artículo 68
Artículo 59	Artículo 69

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

La propuesta de la Comisión se presentó al Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía el 5 de diciembre de 2005. Tiene por objeto atribuir nuevas competencias en el ámbito de actuación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, creada por el Reglamento (CE) n° 1592/2002 ⁽¹⁾. Se recuerda que, en virtud de este Reglamento, la Agencia había recibido las competencias sobre certificación y regulación en cuanto respecta a la aeronavegabilidad. En el mismo Reglamento se hace referencia, como nuevos posibles cometidos de la Agencia, a las autorizaciones del personal de vuelo, las operaciones aéreas y la vigilancia de las aeronaves de terceros países. La propuesta de la Comisión pretende asignar esas competencias a la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

La Comisión elaboró su propuesta basándose en el dictamen 3/2004 de la Agencia, que es el órgano competente, de acuerdo con el Reglamento (CE) n° 1592/2002, para elaborar los requisitos esenciales sobre seguridad aérea. Debe señalarse que la propuesta de la Comisión se redactó como un «Reglamento por el que se modifica otro Reglamento», pero que el Consejo ha elaborado su Posición Común sobre una «versión consolidada».

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

El Consejo ha podido llegar a un acuerdo sobre la mayoría de los aspectos fundamentales de la propuesta de la Comisión, aunque en algunos puntos importantes decidió modificar el texto. En general lo hizo para garantizar que las nuevas competencias y funciones que se incluyen en el nuevo Reglamento se ejerzan proporcionando el nivel máximo de vigilancia sobre la seguridad, adaptado a toda la gama de necesidades de quienes quedan obligados por el Reglamento. Con esa perspectiva, los órganos del Consejo han tenido en cuenta el estudio de impacto que la Comisión realizó ⁽²⁾.

Durante los debates, que con frecuencia fueron muy técnicos, se llegó a un acuerdo sobre las principales modificaciones de la propuesta de la Comisión, que son las siguientes:

En lo que respecta a los requisitos esenciales sobre autorizaciones, operaciones y aeronaves de terceros países, se han introducido cambios en el articulado del Reglamento y en los considerandos para dar respuesta a las preocupaciones de los Estados miembros en lo que respecta a las consecuencias que para la seguridad tienen los requisitos esenciales de la propuesta, teniendo en cuenta en particular la licencia de piloto de recreo según aparecía en la propuesta, el contenido de las normas que deberán aplicarse en las operaciones sin carácter comercial que realicen los operadores de terceros países en la Comunidad, y las circunstancias en que los facultativos de medicina general podrán ejercer como médicos examinadores aéreos según sus normativas nacionales.

En segundo lugar, debían concederse a los organismos de evaluación facultades de expedición de las distintas aprobaciones reconocidas por la Comunidad, en particular en lo que respecta a las autorizaciones. Tras largo debate se ha suprimido de la propuesta esta disposición, quedando admitido que la supresión no impide a aquellos Estados miembros que lo deseen conceder esas facultades a aquellos organismos sometidos a su ámbito jurisdiccional.

En tercer lugar, el Consejo ha reducido, respecto al contenido de la propuesta de la Comisión, el número de nuevas funciones de certificación que se asignan a la Agencia en los artículos 21 y 22. Aunque se aceptó que el carácter mismo de la certificación de aeronavegabilidad expresaba de forma obvia las ventajas de la certificación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, no se llegó a un acuerdo sobre si era deseable encomendar a la Agencia nuevas funciones de certificación en el sector de las operaciones y de la concesión de licencias. En consecuencia, las nuevas funciones de certificación quedan en gran medida limitadas a la certificación de aquellos operadores de terceros países que realizan vuelos que tienen como origen o destino la Comunidad y a la aprobación de aquellas organizaciones que tienen su base fuera del territorio de los Estados miembros.

En cuarto lugar, las funciones normativas de la Agencia se amplían para que queden cubiertas las nuevas competencias en el sector de las operaciones aéreas, la concesión de licencias y las aeronaves de terceros países incluidas en el ámbito de aplicación en la propuesta de la Comisión. En lo que respecta al alcance de la capacidad normativa aplicable a los operadores de terceros países, se ha añadido un artículo 9, nuevo, para detallar los requisitos que se exigirán a los operadores de terceros países que utilicen los aeropuertos comunitarios.

⁽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⁾ Punto 4 de la exposición de motivos de la propuesta.

En quinto lugar, la Comisión propuso una serie de cambios sobre los procedimientos de gobierno interno de la Agencia, en particular sobre la composición del Consejo de Administración, con la propuesta de aumentar la proporción de votos concedidos a la Comisión y asignar al Consejo la competencia de designación de los representantes de los Estados miembros. Además, se propuso un Comité ejecutivo cuyas funciones serían las de actuar como grupo de preparación del Consejo de Administración propiamente dicho. El Consejo no acepta esos cambios debido a que interferirían con el propio sistema de rendición de cuentas de los organismos comunitarios. No obstante, el Consejo ha mantenido la propuesta de la Comisión de incluir como observadores en el Consejo de Administración a las partes interesadas y ha dispuesto que asistan a éste en el desempeño de sus funciones órganos de trabajo especiales del Consejo de Administración.

Por último, se han retocado los anexos de la propuesta, que contienen los requisitos esenciales aplicables en el ámbito de las operaciones aéreas y de las licencias, se ha modificado cuestiones de detalle del Anexo III en lo que respecta a los requisitos sobre aptitud práctica de los pilotos (para recoger los criterios más recientes de la OACI) y los conocimientos de idiomas. No obstante, el Consejo está totalmente de acuerdo con las líneas generales de los requisitos esenciales y se ha respetado plenamente la propuesta técnica incluida en el dictamen de la Agencia.

En cuanto a las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo, el Consejo ha podido aceptar las siguientes: 10, 14, 15, 19, 22, 23, 24 y 29.

No obstante, el Consejo no ha podido aceptar otro conjunto de enmiendas. Algunas de ellas (2, 3, 4, 6, 7, 8, 13, 16 y 25) se rechazaron porque, aunque el Consejo no estaba en desacuerdo con el principio en que se sustentaban, o bien no eran completamente claras o bien entraban en conflicto con otras partes de la Posición Común. En otros casos ya quedaban recogidas en otras partes de la Posición Común.

Un segundo conjunto de enmiendas (1, 5, 9, 11, 30 y la enmienda verbal) no pudieron aceptarse porque el Consejo estimó que comprometían gravemente los objetivos de seguridad del Reglamento. Las enmiendas 12, 17, 18 y 26 no pudieron aceptarse por albergar el Consejo dudas sobre la legalidad de las mismas en la forma que presentaban. Por último, no se aceptó un conjunto de enmiendas que afectaban al presupuesto y al gobierno interno de la Agencia. En lo que respecta a las enmiendas 20 y 21 el Consejo está firmemente convencido de que únicamente compete a los Estados miembros el nombramiento de sus miembros respectivos del Consejo de Administración de la Agencia, por lo que el Consejo no contempla que en ese procedimiento cumplan papel alguno las instituciones comunitarias. Las enmiendas 27 y 28 originarían considerables dificultades de funcionamiento de la Agencia por limitar su capacidad para obtener los ingresos necesarios para la financiación de sus actividades, motivo por el cual no pudieron aceptarse.

III. CONCLUSIÓN

El Consejo defiende que el texto de su Posición Común es adecuado y equilibrado. En opinión del Consejo, la Posición Común refleja los objetivos subyacentes de muchas de las enmiendas del Parlamento.

El Consejo recuerda que ya se han celebrado amplios contactos con el Parlamento y confía en que puedan materializarse en breve en una pronta adopción de este acto legislativo.
