

Bruselas, 28.9.2022
COM(2022) 486 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre el ejercicio de los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre el ejercicio de los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo

1. INTRODUCCIÓN

El Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo¹ establece la base jurídica para la creación de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA), define las competencias de esta Agencia y decreta el alcance de los requisitos comunes de seguridad operacional de la aviación. El Reglamento abarca los elementos destinados a mejorar el rendimiento del sistema de aviación de la Unión Europea.

El artículo 128, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139 otorga a la Comisión Europea los poderes para adoptar actos delegados en los que se detalle cómo cumplir los requisitos esenciales del mencionado Reglamento.

De conformidad con el artículo 128, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139, la Comisión Europea está facultada para adoptar los actos delegados a que se refieren los artículos y apartados siguientes:

- Artículo 19: aeronavegabilidad y protección del medio ambiente
- Artículo 28: personal de vuelo
- Artículo 32: operaciones aéreas
- Artículo 39: aeródromos
- Artículo 47: gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea
- Artículo 54: controladores de tránsito aéreo
- Artículo 58: aeronaves no tripuladas
- Artículo 61: aeronaves utilizadas por un operador de un tercer país para entrar o salir de la Unión u operar en su territorio
- Artículo 62, apartado 13: certificación, supervisión y ejecución

¹ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

- Artículo 68, apartado 3: aceptación de la certificación de terceros países
- Artículo 84, apartado 4: multas y multas coercitivas
- Artículo 105: competencias de la sala de recursos
- Artículo 106: miembros de la sala de recursos

2. BASE JURÍDICA DEL INFORME

El presente informe se ha elaborado en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 128, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139.

De conformidad con este artículo, la Comisión debe elaborar un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años, es decir, antes del 11 de diciembre de 2022.

3. EJERCICIO DE LA DELEGACIÓN

3.1. Uso de la delegación de poderes por parte de la Comisión Europea

La Comisión Europea utilizó la delegación de poderes en los siguientes ámbitos:

- 2019
 - a) sistemas de aeronaves no tripuladas; y
 - b) protección del medio ambiente.
- 2020
 - a) aeronavegabilidad inicial;
 - b) certificación de pilotos expedida por terceros países;
 - c) sistemas de aeronaves no tripuladas;
 - d) servicios de dirección en la plataforma;
 - e) sistema europeo común de clasificación de riesgos; y
 - f) seguridad de las pistas y datos aeronáuticos.
- 2021
 - a) aeronavegabilidad inicial;
 - b) referencias a las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el Reglamento (UE) 2018/1139.
- 2022
 - a) aeronavegabilidad inicial;
 - b) operaciones todo tiempo.

Hasta la fecha de elaboración del presente informe, la Comisión ha adoptado trece Reglamentos Delegados desde la entrada en vigor del artículo 128, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139 el 11 de septiembre de 2018.

3.2. Reglamentos Delegados adoptados

- a) El 12 de marzo de 2019, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2019/945². Este Reglamento contiene las prescripciones técnicas para los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS, por sus siglas en inglés) y la identificación electrónica de dichos sistemas, así como sobre los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas. En concreto, define la nueva legislación de armonización del mercado de la UE que deberán cumplir los UAS utilizados en la categoría «abierta» y las condiciones aplicables a las operaciones de UAS realizadas por operadores de terceros países. La conformidad se demuestra mediante la colocación del marcado CE y la etiqueta de identificación de los UAS en el sistema de aeronave no tripulada cuando este cumple las prescripciones técnicas esenciales. Este Reglamento debe contribuir a abordar las preocupaciones de los ciudadanos en materia de seguridad, privacidad, protección de datos y protección del medio ambiente. Se espera que aumente el nivel de seguridad de las operaciones de los UAS, que armonice la legislación entre los Estados miembros de la UE y que cree un mercado de la UE que reduzca el coste de los UAS y permita la realización de operaciones transfronterizas.
- b) El 12 de marzo de 2019, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2019/897³. Este Reglamento se refiere a la inclusión de la verificación de la conformidad basada en el riesgo en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012⁴ (parte 21) para mejorar la eficacia, la transparencia y la previsibilidad del proceso de certificación. Incluye determinados criterios de selección que permiten determinar qué demostraciones de conformidad deben ser verificadas por la AESA. Además, contempla la posibilidad de que las organizaciones de producción soliciten a su autoridad competente exenciones a los requisitos de protección del medio ambiente para motores o aeronaves específicos. Esta posibilidad de exención se basa en los requisitos de protección del medio ambiente que figuran en el anexo 16 del Convenio de Chicago. El Reglamento corrige además determinadas incoherencias entre el Reglamento (UE) n.º 748/2012 y el Reglamento (UE) 2018/1139 en lo relativo al contenido de los criterios de certificación de tipo y al proceso de notificación.
- c) El 28 de enero de 2020, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2020/570⁵. Este Reglamento modifica y corrige el Reglamento (UE) n.º 748/2012 (parte 21) en lo

² Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas (DO L 152 de 11.6.2019, p. 1).

³ Reglamento Delegado (UE) 2019/897 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 748/2012 incluyendo en el anexo I la verificación de la conformidad basada en el riesgo y la aplicación de los requisitos de protección medioambiental (DO L 146 de 5.6.2019, p. 116).

⁴ Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

⁵ Reglamento Delegado (UE) 2020/570 de la Comisión, de 28 de enero de 2020, por el que se modifica y corrige el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a la adaptación al Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de las

que respecta a la adaptación al Reglamento (UE) n.º 1321/2014⁶ de las normas de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos. Más concretamente, dado que las disposiciones relativas a los certificados de aeronavegabilidad, las aprobaciones del diseño de reparaciones y las autorizaciones de vuelo, establecidas en el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, solo se refieren al anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, se modifica el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 para adaptar sus disposiciones a la nueva estructura de los anexos del Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

- d) El 4 de marzo de 2020⁷, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2020/723. Este Reglamento se refiere a la aceptación de certificados y otros documentos acreditativos del cumplimiento de las normas de aviación civil expedidos de acuerdo con la legislación de un tercer país y que garanticen un nivel de seguridad equivalente al dispuesto por el Reglamento (UE) 2018/1139, en particular, las condiciones y procedimientos para lograr y mantener la confianza necesaria en los marcos reglamentarios de terceros países. De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011⁸, en el que figuran las condiciones para la aceptación de las licencias expedidas por terceros países, una licencia de piloto expedida por un tercer país puede ser aceptada actualmente (en determinadas condiciones) por los Estados miembros o su titular puede obtener crédito al solicitar una licencia. Tal crédito se determina actualmente sobre la base de una recomendación de una organización de formación aprobada. Este Reglamento introduce las «organizaciones de formación declaradas» y actualiza las normas relativas a la aceptación de licencias expedidas por terceros países con el fin de permitir que dichas organizaciones concedan crédito a los titulares de licencias expedidas por terceros países que soliciten una licencia expedida con arreglo al marco jurídico de la Unión.
- e) El 27 de abril de 2020, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2020/1058⁹. Este Reglamento introduce dos escenarios estándar en el apéndice 1 del anexo del Reglamento (UE) 2019/947, en los que se definen las condiciones en las que los

normas de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos (DO L 132 de 27.4.2020, p. 1).

⁶ Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

⁷ Reglamento Delegado (UE) 2020/723 de la Comisión, de 4 de marzo de 2020, por el que establecen disposiciones de aplicación relativas a la aceptación de certificación de pilotos expedida por terceros países y se modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 (DO L 170 de 2.6.2020, p. 1).

⁸ Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

⁹ Reglamento Delegado (UE) 2020/1058 de la Comisión, de 27 de abril de 2020, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 en lo que respecta a la introducción de dos nuevas clases de sistemas de aeronaves no tripuladas (DO L 232 de 20.7.2020, p.1).

operadores de UAS pueden iniciar una operación tras haber presentado una declaración a la autoridad competente. Además, introduce dos nuevas partes en el anexo del Reglamento (UE) 2019/945, en particular, las prescripciones técnicas que deben cumplir los UAS para ser utilizados en los escenarios estándar, y establece dos nuevas clases de UAS, las clases C5 y C6. Las condiciones para llevar a cabo los escenarios estándar se basan en la experiencia adquirida por algunos Estados miembros y han sido validadas mediante la aplicación de la evaluación de riesgos de operaciones específicas (SORA, por sus siglas en inglés).

- f) El 9 de junio de 2020, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2020/1234¹⁰. Este Reglamento establece los requisitos aplicables a las autoridades para la certificación y la supervisión de los proveedores de servicios de dirección de plataforma, los requisitos de sus organizaciones y los requisitos de funcionamiento de la plataforma, así como los requisitos de formación del personal que participa en la prestación de servicios de dirección de plataforma. El Reglamento tiene por objeto completar los requisitos para las operaciones de los aeródromos mediante la integración de las operaciones realizadas en la plataforma y permitir a los proveedores de servicios de dirección de plataforma ofrecer sus servicios en diferentes aeródromos y en diferentes Estados miembros sin necesidad de disponer de múltiples certificados.
- g) El 6 de octubre de 2020, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2020/2034¹¹. Este Reglamento establece el sistema europeo común de clasificación de riesgos (ERCS, por sus siglas en inglés) para determinar el riesgo para la seguridad de un suceso. El Reglamento prevé dos fases, una (fase 1) relacionada con la determinación de los valores de las dos variables: gravedad y probabilidad y otra (fase 2) relativa a la puntuación del riesgo para la seguridad en la matriz ERCS basada en los dos valores determinados de las variables. Mediante este Reglamento, el ERCS debe facilitar un enfoque integrado y armonizado de la gestión de riesgos en todo el sistema europeo de aviación y permitir así que las autoridades competentes de los Estados miembros y la Agencia se centren en los esfuerzos de mejora de la seguridad de forma armonizada como parte del Plan Europeo de Seguridad Aérea contemplado en el artículo 6 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- h) El 8 de octubre de 2020, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2020/2148¹². Se espera que este Reglamento mitigue los riesgos para la seguridad

¹⁰ Reglamento Delegado (UE) 2020/1234 de la Comisión, de 9 de junio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 139/2014 en lo que respecta a las condiciones y los procedimientos de declaración de las organizaciones responsables de la prestación de servicios de dirección de plataforma (DO L 282 de 31.8.2020, p.1).

¹¹ Reglamento Delegado (UE) 2020/2034 de la Comisión, de 6 de octubre de 2020, por el que se complementa el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al sistema europeo común de clasificación de riesgos (DO L 416 de 11.12.2020, p. 1).

¹² Reglamento Delegado (UE) 2020/2148 de la Comisión, de 8 de octubre de 2020, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 139/2014 en lo que respecta a la seguridad de las pistas y a los datos aeronáuticos (DO L 428 DE 18.12.2020, p.10).

asociados a la seguridad de las pistas desde la perspectiva de un aeródromo, centrándose principalmente en la prevención de incursiones en las pistas y en la evaluación y notificación del estado de la superficie de las pistas. Aborda cuestiones como las colisiones en tierra, la configuración de las pistas, los sucesos relacionados con objetos extraños, así como el mantenimiento de los pavimentos de las pistas. Introduce nuevos requisitos operativos y de organización extraídos del Reglamento (UE) n.º 139/2014¹³, basados en las disposiciones de la OACI que figuran principalmente en los anexos 14 y 15, así como en las recomendaciones de seguridad dirigidas a la AESA por determinados Estados miembros. Además, propone modificaciones al marco para la operación de vehículos en los aeródromos, en particular la autorización de los conductores y la conformidad de los vehículos que operan en el área de maniobra con determinadas condiciones previas de seguridad, a fin de garantizar la seguridad de las pistas. En esta línea, también recoge la propuesta de un nuevo requisito sobre las comunicaciones, así como una propuesta para el control de los peatones en el aeródromo. Además, el Reglamento incluye todos los requisitos necesarios para apoyar la aplicación del nuevo formato de notificación armonizado a escala mundial (NOTAM) del estado de las superficies de las pistas, incluidos los cambios en el contenido de los formularios METAR y SNOWTAM y en las aeronotificaciones especiales. Se espera que este Reglamento mejore la seguridad mediante la reducción del número de sucesos relacionados con la seguridad de las pistas desde la perspectiva de un aeródromo y que mejore la armonización como resultado de la introducción de nuevos requisitos comunes que no existen actualmente. Garantiza la armonización del actual marco regulador de los aeródromos de la UE con las disposiciones pertinentes de la OACI relativas a los aeródromos de los anexos 14 y 15, PANS-ATM y PANS-Aeródromos.

- i) El 21 de diciembre de 2020, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2021/699¹⁴. Este Reglamento aborda los riesgos para la seguridad relacionados con los fenómenos de envejecimiento en las estructuras de los aviones grandes. Estos riesgos incluyen la fatiga del diseño de tipo básico, el daño por fatiga generalizado, la corrosión, la fatiga de los cambios y las reparaciones y el funcionamiento continuo con niveles inseguros de agrietamiento por fatiga. Se espera que garantice que los titulares de aprobaciones de diseño (TAD), o los solicitantes de certificados de tipo (CT), certificados de tipo suplementarios (CTS), cambios del diseño y aprobaciones de reparaciones, elaboren los datos, procedimientos, instrucciones y manuales necesarios relacionados con los fallos por envejecimiento de la estructura debidos a la corrosión y la fatiga y los pongan a disposición de quienes estén obligados a atenerse a ellos

¹³ Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo (DO L 44 de 14.2.2014, p. 1).

¹⁴ Reglamento Delegado (UE) 2021/699 de la Comisión, de 21 de diciembre de 2020, por el que se modifica y corrige el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, la producción de componentes destinados a utilizarse durante el mantenimiento y la consideración de los aspectos relativos a las aeronaves envejecidas durante la certificación (DO L 145 de 28.4.2021, p. 1).

(operadores). También se espera que el Reglamento mitigue los riesgos relacionados con la incertidumbre del estado de las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (IMA) y, por lo tanto, evite dejar margen para la interpretación de las normas que puedan dar lugar a diferencias en el uso de las IMA y provoquen posibles riesgos para la seguridad. Para ello, aclara que las IMA forman parte del certificado de tipo (CT) y fusiona los requisitos relativos a la conservación de registros, a los manuales y a las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las distintas subpartes en un único requisito (en la subparte A). Se espera que este Reglamento mejore la armonización de las IMA entre los TAD en relación con la identificación, la aprobación, el formato y la disponibilidad de las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad para los usuarios finales y garantice que estos riesgos para la seguridad se mitiguen tanto para las flotas actuales como futuras de aviones grandes.

- j) El 7 de abril de 2021, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2021/1087¹⁵ y el Reglamento Delegado (UE) 2021/1088¹⁶. Estos dos Reglamentos adaptan el marco regulador de la UE a las normas y los métodos recomendados de la OACI que figuran en el anexo 16 del Convenio de Chicago. En febrero de 2019, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI propuso mejoras y actualizaciones a las normas y los métodos recomendados referentes al ruido, las emisiones de los motores de las aeronaves y las emisiones de CO₂ de los aviones, en particular los nuevos niveles reglamentarios de emisiones de partículas no volátiles para los motores de las aeronaves. El Consejo de la OACI adoptó las enmiendas definitivas el 11 de marzo de 2020¹⁷. Así pues, estos Reglamentos modifican el artículo 9, «Requisitos esenciales», del Reglamento (UE) 2018/1139, el artículo 9, «Organizaciones de producción», del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión y su anexo I (parte 21). Se espera que estos Reglamentos garanticen un nivel elevado y uniforme de protección del medio ambiente y proporcionen unas condiciones de competencia equitativas a todos los agentes del sector de la aviación.
- k) El 10 de diciembre de 2021, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2022/201¹⁸. Este Reglamento establece un marco de sistema de gestión de la seguridad (SGS) para el diseño y la producción (parte 21), así como las organizaciones de mantenimiento (parte 145), que son los dos ámbitos para los que el anexo 19 de la OACI aún no se ha incorporado plenamente al marco reglamentario de la UE. Además, en el anexo II, «Requisitos esenciales sobre aeronavegabilidad» del Reglamento (UE)

15 Reglamento Delegado (UE) 2021/1087 de la Comisión, de 7 de abril de 2021, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a la actualización de las referencias a las disposiciones del Convenio de Chicago (DO L 236 de 5.7.2021, p. 1).

16 Reglamento Delegado (UE) 2021/1088 de la Comisión, de 7 de abril de 2021, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a la actualización de las referencias a los requisitos de protección medioambiental (DO L 236 de 5.7.2021, p. 3).

17 En la quinta reunión de su 219.º período de sesiones.

18 Reglamento Delegado (UE) 2022/201 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2021, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a los sistemas de gestión y los sistemas de notificación de sucesos que deben crear las organizaciones de diseño y de producción, así como a los procedimientos aplicados por la Agencia, y por el que se corrige dicho Reglamento (DO L 33 de 15.2.2022, p. 7).

2018/1139 se pide explícitamente que las organizaciones de diseño, producción y mantenimiento apliquen y mantengan un sistema de gestión que incluya la gestión de los riesgos para la seguridad y traten de mejorar dicho sistema de manera permanente con la creación de un sistema de notificación de sucesos. Mediante el establecimiento de dicho sistema de gestión, la seguridad aérea se reforzará a través de: a) el establecimiento de políticas y objetivos de seguridad relacionados con recursos suficientes, b) la identificación sistemática de los peligros y un sistema de gestión de riesgos; c) sistemas de garantía de seguridad que tengan en cuenta el desempeño de las organizaciones en materia de seguridad; y d) la promoción de la seguridad y la comunicación. Este Reglamento se ajusta al concepto reglamentario del sistema de gestión establecido para otros ámbitos, como las operaciones aéreas o los aeródromos, o para las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (parte CAMO, por sus siglas en inglés). Al armonizar las disposiciones del sistema de gestión en todos los ámbitos de la aviación, se garantizará que las organizaciones obligadas a cumplir varios requisitos relativos a los sistemas de gestión en diferentes ámbitos puedan aplicar un único sistema, y que las autoridades competentes que supervisan diferentes organizaciones en distintos ámbitos puedan planificar y organizar sus actividades de supervisión sobre la base de los mismos principios reguladores.

- l) El 14 de diciembre de 2021, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2022/208¹⁹. El objetivo de este Reglamento es modernizar el marco reglamentario de la aviación de la UE aplicable a las operaciones todo tiempo y a la formación de la tripulación de vuelo para garantizar el máximo nivel de seguridad y permitir al mismo tiempo mejoras de la eficiencia basadas en los avances tecnológicos más recientes. Por lo que se refiere a las operaciones todo tiempo, el Reglamento establece el equilibrio adecuado entre los principios basados en el rendimiento y los principios preceptivos en función del tipo de operaciones aéreas. Las normas no dependen de la tecnología y pueden adaptarse a futuros cambios. El Reglamento aborda todas las disciplinas pertinentes y actualiza de manera coordinada las normas pertinentes para las operaciones todo tiempo en los ámbitos de las operaciones aéreas, el personal de vuelo y los aeródromos. En lo que respecta a la formación de la tripulación de vuelo, el Reglamento mejora los actuales requisitos obligatorios de entrenamiento y la verificación de la tripulación para los operadores aéreos. Aborda el entrenamiento inicial y periódico y las verificaciones, las condiciones para las operaciones en más de un tipo o variante de aeronave, la aceptación del entrenamiento y las verificaciones previos por parte de operadores no comerciales y las operaciones multipiloto de helicópteros certificados con un solo piloto. Se espera que este Reglamento mejore la seguridad de una manera rentable y mantenga la seguridad, reduzca la carga normativa, aumente la rentabilidad, mejore la armonización de las operaciones todo tiempo (por

¹⁹ Reglamento Delegado (UE) 2022/208 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2021, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 139/2014 en lo que se refiere a los requisitos para las operaciones todo tiempo (DO L 35 de 17.2.2022, p. 1).

ejemplo, con la Administración Federal de Aviación) y adapte en la medida de lo posible las normas y los métodos recomendados de la OACI.

Antes de adoptar todos los actos delegados mencionados anteriormente, la Comisión consultó a expertos de los Estados miembros y a los representantes del Parlamento Europeo.

NOTA: El Reglamento Delegado (UE) 2022/1358 de la Comisión, de 2 de junio de 2022, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a la aplicación de requisitos más proporcionados para las aeronaves utilizadas en la aviación deportiva y recreativa (parte 21 Light) se adoptó el 2 de junio de 2022 y está siendo examinado actualmente por el Parlamento Europeo y por el Consejo durante dos meses. Este Reglamento establece un enfoque menos exigente con respecto a la certificación de las aeronaves de aviación general e introduce la posibilidad de presentar una declaración de conformidad del diseño como alternativa a la certificación. También contempla la posibilidad de demostrar la capacidad de diseño y producción mediante una declaración, en lugar de una aprobación, y para determinadas actividades de producción de bajo riesgo no se exige en modo alguno la demostración de la capacidad de producción. Se espera que estas medidas reduzcan las barreras a la entrada en el marco reglamentario europeo, manteniendo al mismo tiempo la seguridad aérea, y que permitan un desarrollo más sencillo de nuevos tipos de aeronaves.

4. CONCLUSIONES Y PERSPECTIVAS DE FUTURO

La Comisión ha ejercido los poderes que le fueron otorgados para adoptar todos estos Reglamentos Delegados con el objetivo de mejorar la seguridad aérea en casi todos los ámbitos operativos establecidos en el Reglamento (UE) 2018/1139.

La Comisión invita al Parlamento Europeo y al Consejo a tomar nota del presente informe.

En el futuro, la Comisión tiene previsto utilizar sus poderes delegados para proseguir con la ejecución del Reglamento (UE) 2018/1139.