

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B** **REGLAMENTO (CE) N° 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**
de 20 de febrero de 2008

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)

(DO L 79 de 19.3.2008, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
► <u>M1</u>	Reglamento (CE) n° 690/2009 de la Comisión de 30 de julio de 2009	L 199	6	31.7.2009
► <u>M2</u>	Reglamento (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009	L 309	51	24.11.2009
► <u>M3</u>	Reglamento (UE) n° 6/2013 de la Comisión de 8 de enero de 2013	L 4	34	9.1.2013
► <u>M4</u>	Reglamento (UE) 2016/4 de la Comisión de 5 de enero de 2016	L 3	1	6.1.2016

Rectificado por:

- **C1** Rectificación, DO L 282 de 26.9.2014, p. 27 (216/2008)
- **C2** Rectificación, DO L 312 de 27.11.2015, p. 27 (1108/2009)



REGLAMENTO (CE) N° 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 20 de febrero de 2008

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)

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 Europeo ⁽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 hacia, dentro o desde el territorio de vigencia del Tratado deben estar sujetas a una supervisión adecuada a 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 «el 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

⁽¹⁾ DO C 185 de 8.8.2006, p. 106.

⁽²⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de marzo de 2007 (DO C 301 E de 13.12.2007, p. 103), Posición Común del Consejo de 15 de octubre de 2007 (DO C 277 E de 20.11.2007, p. 8) y Posición del Parlamento Europeo de 12 de diciembre de 2007. Decisión del Consejo de 31 de enero de 2008.

▼B

participen en la explotación de aeronaves, y a las personas y productos que participen en la formación y 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 local, o bien son de construcción artesanal o de un modelo especialmente raro, o de los que solo 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. Por tanto, 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, los operadores que participen en el transporte aéreo comercial, así como los pilotos y las personas, productos y organizaciones que participen en la formación y 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 recomendadas establecidas por el Convenio de Chicago. Se debe otorgar a la Comisión la facultad de desarrollar las disposiciones de aplicación necesarias para establecer las condiciones para la expedición del certificado o para su sustitución por una declaración de capacidad, teniendo en cuenta los riesgos asociados a los diferentes tipos de operaciones, incluidos ciertos tipos de trabajos aéreos y los vuelos locales con pequeñas aeronaves.
- (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 atribuciones 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 requisitos ni evaluaciones adicionales, los productos, componentes y equipos, así como a las organizaciones o personas, certificados de conformidad con el presente Reglamento y con sus disposiciones de aplicación.
- (11) Debe contarse con la flexibilidad suficiente para hacer frente a circunstancias especiales tales como medidas de seguridad urgentes o necesidades operativas imprevistas o limitadas, así como prever la posibilidad de conseguir un nivel equivalente de

▼B

seguridad por otros medios. Los Estados miembros deben tener derecho a conceder exenciones 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 sistema 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 Reglamento (CE) nº 2111/2005 ⁽¹⁾ impone a la Agencia la obligación de comunicar toda la información que pudiera ser pertinente para actualizar la lista comunitaria de compañías aéreas que son objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad por razones de seguridad. Si la Agencia se niega a conceder una autorización a una compañía aérea al amparo del presente Reglamento, debe comunicar a la Comisión toda la información pertinente sobre las razones en las que se basa esta negativa, de modo que el nombre de la compañía aérea pueda figurar en dicha lista si se considera necesario.
- (15) 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.
- (16) El fomento de una cultura 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 espontáneamente por sus testigos. Esta

⁽¹⁾ Reglamento (CE) nº 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 (DO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

▼B

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.

- (17) 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.
- (18) Para contribuir a alcanzar los objetivos de seguridad recogidos en el presente Reglamento, la Comunidad deberá disponer de competencias para imponer sanciones económicas a los titulares de certificados y aprobaciones expedidas por la Agencia. De conformidad con el ordenamiento jurídico comunitario, la Comisión debe imponer estas sanciones económicas sobre la base de una recomendación de la Agencia. Cabe destacar que, a consecuencia de la introducción de sanciones económicas, la Comisión estará en condiciones de dar una respuesta más matizada, flexible y graduada a un incumplimiento de las normas si se compara a la retirada de una licencia.
- (19) Dado que todas las decisiones adoptadas por la Comisión al amparo del presente Reglamento están sujetas a revisión por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de conformidad con lo establecido en el Tratado, en virtud de su artículo 229, el Tribunal de Justicia debe gozar de una competencia jurisdiccional plena respecto de las Decisiones por las cuales la Comisión impone multas o multas coercitivas.
- (20) Para dar respuesta a las crecientes preocupaciones sobre la salud y el bienestar de los pasajeros durante los vuelos, es preciso desarrollar diseños de aeronaves que garanticen mejor la seguridad y la salud de los pasajeros.
- (21) 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 aprobaciones concedidas por un tercer país a los productos, los componentes y los equipos, así como a las organizaciones y al personal, extranjeros.
- (22) 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.
- (23) 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

▼B

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.

- (24) Para una mayor transparencia, las partes interesadas han de estar representadas en el consejo de administración de la Agencia en calidad de observadores.
- (25) 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 disfrutar de un alto grado de flexibilidad para 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.
- (26) 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.
- (27) 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. Ninguna contribución financiera recibida por la Agencia procedente de los Estados miembros, terceros países u otras entidades debe comprometer su independencia o imparcialidad. 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.
- (28) Antes de establecer 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.
- (29) 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

▼B

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.

- (30) 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.
- (31) Es un objetivo general que se transfieran a la Agencia de una manera eficaz las funciones y tareas 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 plazos de certificación. Deben adoptarse medidas adecuadas para facilitar la necesaria transición.
- (32) 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) nº 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.
- (33) 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) nº 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 del Consejo, 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.
- (34) 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⁽⁴⁾, 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.
- (35) El presente Reglamento será de aplicación a cualquier otro ámbito relacionado con la seguridad de la aviación civil sobre la base de una futura propuesta de conformidad con el Tratado.

⁽¹⁾ DO L 240 de 7.9.2002, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 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 modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 8/2008 de la Comisión (DO L 10 de 12.1.2008, p. 1).

⁽³⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 143 de 30.4.2004, p. 76. Directiva modificada por el Reglamento (CE) nº 2111/2005.

▼B

- (36) 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) nº 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 ⁽¹⁾, como el Derecho interno pertinente. Las decisiones adoptadas por la Agencia en aplicación del artículo 8 de dicho Reglamento deben poder 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.
- (37) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento 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 ⁽²⁾.
- (38) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adopte normas de aplicación relativas a la aeronavegabilidad, la expedición de licencias a tripulantes y las aprobaciones asociadas a las mismas, las operaciones aéreas, las aeronaves utilizadas por operadores de terceros países, la supervisión y aplicación, así como para que apruebe una normativa relativa a las 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, incluso completándolo con 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.
- (39) 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.
- (40) 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 revocar las autorizaciones presentadas por los Estados miembros.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS

▼M2*Artículo 1***Ámbito de aplicación**

1. El presente Reglamento se aplicará:
 - a) al diseño, producción, mantenimiento y operación de productos, componentes y equipos aeronáuticos, así como al personal y

⁽¹⁾ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

⁽²⁾ 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).

▼ M2

organizaciones que intervengan en el diseño, la producción y el mantenimiento de tales productos, componentes y equipos aeronáuticos;

- b) al personal y las organizaciones que participen en la explotación de aeronaves;
- c) al diseño, mantenimiento y explotación de aeródromos, así como al personal y a las organizaciones que intervengan en dichas actividades, sin perjuicio de la legislación comunitaria y nacional relativa al medio ambiente y a la planificación del uso del suelo, así como a la protección de los alrededores de los aeródromos;
- d) al diseño, producción y mantenimiento de los equipos de aeródromo así como al personal y las organizaciones que intervengan en estas actividades;
- e) al diseño, producción y mantenimiento de los sistemas y componentes destinados a la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea («GTA/SNA»), así como al personal y las organizaciones que intervengan en estas actividades;
- f) y a la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, así como al personal y las organizaciones que intervengan en estas actividades.

2. El presente Reglamento no se aplicará a:

- a) los productos, componentes, equipos, personal y organismos mencionados en el apartado 1, letras a) y b), cuando se efectúen actividades o servicios militares, de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, guardacostas o similares; los Estados miembros velarán por que tales actividades o servicios tengan debidamente en cuenta, en la medida de lo posible, los objetivos del presente Reglamento;
- b) los aeródromos o partes de estos, así como los equipos, el personal y las organizaciones mencionados en el apartado 1, letras c) y d), que son controlados y explotados por el ejército;
- c) la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, incluidos los sistemas y componentes, el personal y las organizaciones a que se refiere el apartado 1, letras e) y f), que sean provistos o puestos a disposición por el ejército. Los Estados miembros se comprometerán a asegurar que las aeronaves mencionadas en la letra a) del presente apartado estén separadas, si procede, de los otros tipos de aeronaves.

3. Los Estados miembros, en la medida de lo posible, velarán por que todas las instalaciones militares abiertas a la utilización pública a que se refiere el apartado 2, letra b), o los servicios facilitados al público por el personal militar a que se refiere el apartado 2, letra c), tengan un nivel de seguridad tan eficaz como el exigido por los requisitos esenciales que se definen en los anexos *V bis* y *V ter*.

▼ B*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

- 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;
 - 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 estas se tienen debidamente en cuenta en el presente Reglamento y en las normas elaboradas 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 que llevar a cabo para verificar que las condiciones bajo las 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;

▼M2

- d) «componentes y equipos»: cualquier instrumento, dispositivo, mecanismo, componente, aparato, programa informático o accesorio, incluido el equipo de comunicaciones, que se utilice o esté destinado a utilizarse en la operación o el control de una aeronave en vuelo; este concepto incluye los componentes del fuselaje, el motor o la hélice, o el equipo utilizado para maniobrar la aeronave desde tierra;
- d bis) «componentes GTA/SNA»: cualquier componente, según la definición de componentes del artículo 2, punto 19, del Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo,

▼ M2

de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ⁽¹⁾;

▼ B

- 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 tarea específica de certificación;
- g) «certificado»: cualquier autorización, licencia u otro documento expedido como consecuencia de la certificación;

▼ M2

- h) «explotador»: cualquier persona física o jurídica que explota o desea explotar una o más aeronaves o uno o más aeródromos;

▼ B

- i) «operación comercial»: la explotación como servicio al público de una aeronave a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica, o, cuando se trate de un servicio no abierto al 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
 - certificado para una configuración máxima de más de 19 asientos de pasajeros, o
 - certificado para operar con una tripulación mínima de dos pilotos, o
 - equipado con un turborreactor o con más de un motor turbohélice, o
 - ii) un helicóptero certificado:
 - para una masa máxima certificada de despegue superior a 3 175 kg, o
 - para una configuración máxima de más de nueve asientos de pasajeros, o
 - 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 simulan 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;

⁽¹⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

▼ B

- l) «habilitación»: declaraciones recogidas en una licencia, referidas a facultades, condiciones especiales, o limitaciones propias de dicha licencia;

▼ M2

- m) «aeródromo»: una zona definida (incluidos edificios, instalaciones y equipos) en tierra, en el agua o en una estructura fija, fijada extraterritorialmente o flotante para ser utilizada total o parcialmente para la salida, la llegada o el movimiento en superficie de aeronaves;
- n) «equipo de aeródromo»: cualquier equipo, aparato, programa informático o accesorio, que se utilice o esté destinado a utilizarse para contribuir a la explotación de una aeronave en un aeródromo;
- o) «plataforma»: una zona definida destinada a dar cabida a las aeronaves para el embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, o bien para el abastecimiento de combustible, el estacionamiento o el mantenimiento;
- p) «servicio de dirección en la plataforma»: todo servicio prestado para gestionar las actividades y el movimiento de las aeronaves o vehículos en una plataforma;
- q) «GTA/SNA»: las funciones de gestión del tránsito aéreo definidas en el artículo 2, apartado 10, del Reglamento (CE) nº 549/2004, los servicios de navegación aérea definidos en el artículo 2, apartado 4, de dicho Reglamento y los servicios consistentes en la producción y el tratamiento de datos y el formato y la entrega de datos al tránsito aéreo general con fines de navegación aérea segura;
- r) «sistema GTA/SNA»: cualquier combinación de equipos y sistemas relacionados con la seguridad, según la definición del artículo 2, punto 39, del Reglamento (CE) nº 549/2004;
- s) «servicio de información de vuelo»: servicio consistente en dar asesoramiento e información para la operación de vuelos de manera segura y eficiente.

▼ B

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 a un tercer país y no sean utilizadas por un operador comunitario, o
- c) matriculadas en un tercer país 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

▼B

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

▼M2

3 *bis*. Los aeródromos, incluido su equipo, situados en el territorio sujeto a las disposiciones del Tratado, abiertos al uso público, que presten servicio al tráfico aéreo comercial y donde se lleven a cabo operaciones que utilicen procedimientos de aproximación o de salida por instrumentos, y

a) tengan una pista pavimentada de 800 metros o más, o

b) se utilicen exclusivamente para helicópteros

cumplirán lo dispuesto en el presente Reglamento. El personal y las organizaciones que intervengan en la explotación de estos aeródromos deberán cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento.

3 *ter*. No obstante lo dispuesto en el apartado 3 *bis*, los Estados miembros podrán decidir conceder una exención a las disposiciones del presente Reglamento a un aeródromo que:

— no gestione más de 10 000 pasajeros al año, y

— no gestione más de 850 movimientos al año relacionados con operaciones de carga.

Si una exención tal concedida por un Estado miembro no se ajusta a los objetivos generales de seguridad del presente Reglamento o de cualquier otra norma del Derecho comunitario, la Comisión decidirá, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 65, apartado 7, no permitir la exención. En ese caso, el Estado miembro derogará la exención.

3*quater*. Los servicios GTA/SNA prestados en el espacio aéreo del territorio al que se aplica el Tratado, así como en cualquier otro espacio aéreo en que los Estados miembros apliquen el Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios)⁽¹⁾ con arreglo al artículo 1, apartado 3, de dicho Reglamento, deberán cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento. Los sistemas y componentes, el personal y las organizaciones que intervengan en la prestación de estos servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea deberán cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento.

▼B

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 la 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.

⁽¹⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

▼B*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. Este, así como las certificaciones de modificaciones del mismo, incluidos los certificados de tipo suplementarios, 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 detalles o características que impidan su utilización segura. El certificado de tipo abarcará al producto y a todos los componentes y equipos instalados en él;

▼M2

- b) las medidas mencionadas en el apartado 5 podrán establecer un requisito de certificación respecto a los componentes y equipos. Los certificados de los componentes y equipos se expedirán cuando el solicitante haya demostrado que estos cumplen las especificaciones detalladas de aeronavegabilidad establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales mencionados en el apartado 1;
- c) no se operará ninguna aeronave si no dispone de un certificado de aeronavegabilidad válido. Este certificado se expedirá cuando el solicitante haya demostrado que la aeronave 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 se deje sin efecto y siempre que la aeronave se mantenga de conformidad con los requisitos esenciales sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad establecidos en el anexo I, punto 1, letra d), y con las disposiciones de aplicación a que se refiere el apartado 5;

▼B

- d) las organizaciones responsables 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 esta;
- 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 esta.

▼B

Además:

- f) podrá requerirse al personal responsable de dar el visto bueno a un producto, componente o equipo tras una intervención de mantenimiento, que posea un certificado a tal efecto (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 f) 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 especificaciones de aeronavegabilidad específicas 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 5;
- c) cuando el número de aeronaves de la misma categoría aptas para un certificado de aeronavegabilidad restringido así lo justifique, podrá expedirse un certificado de tipo restringido y se establecerán unas bases de certificación adecuadas.

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 65, apartado 4. Dichas medidas determinarán en particular:

- a) las condiciones para establecer las bases 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 de aeronavegabilidad específicas 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;

▼B

- e) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de los certificados de tipo, de los certificados de tipo restringidos, de la aprobación de cambios a los certificados de tipo, de certificados de aeronavegabilidad individuales, de certificados de aeronavegabilidad restringidos, 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 formación para obtener la habilitación de tipo del personal certificador de mantenimiento, 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 en que deban 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 servicio por las aeronaves en todo el mundo, así como el progreso científico y técnico;
 - c) permitan la respuesta inmediata, una vez determinadas las causas de accidentes y de incidentes graves;

▼B

- 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 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

*Artículo 6***Requisitos esenciales de protección del medio ambiente****▼M4**

1. Los productos, componentes y equipos se ajustarán a los requisitos de protección medioambiental incluidos en la enmienda 11-B del volumen I y en la enmienda 8 del volumen II del anexo 16 del Convenio de Chicago aplicable a 1 de enero de 2015, excepto en lo referente a los apéndices del anexo 16.

▼B

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 65, apartado 5.

3. Las medidas destinadas a modificar los 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 65, 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 organizaciones que participen en la formación, pruebas, verificación o evaluación médica de dichos pilotos deberán cumplir los correspondientes «requisitos esenciales» establecidos en el anexo III.

2. Excepto durante la formación, una persona solo podrá actuar como piloto si es titular de 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 cuando 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.

▼B

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 con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 65, apartado 3; dichas disposiciones de aplicación garantizarán que se mantenga el nivel de seguridad.

Las atribuciones concedidas al piloto, el alcance de la licencia y el certificado médico deberán especificarse 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 tercer país, 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 las organizaciones de formación de pilotos y centros de medicina aeronáutica para cumplir las obligaciones asociadas a sus atribuciones en relación con la expedición de licencias y certificados médicos deberá reconocerse mediante la expedición de una aprobación.

La aprobación de las organizaciones 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.

▼M2

4. Se requerirá un certificado para cada dispositivo de simulación de vuelo utilizado para el entrenamiento de los pilotos. El certificado se expedirá cuando el solicitante haya demostrado que el dispositivo cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes, conforme a lo establecido en el anexo III.

▼B

5. Toda persona responsable de impartir formación en vuelo o formación en simuladores de vuelo o de evaluar la aptitud del piloto, y todo médico examinador aéreo deberá ser titular de 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 atribuciones concedidas en virtud del certificado deberán constar en él.

6. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales del presente artículo, completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 65, 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 esos certificados y aprobaciones pueden no ser exigidos;
- c) las atribuciones y responsabilidades 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;

▼B

- e) sin perjuicio de lo dispuesto en los acuerdos bilaterales celebrados de conformidad con el artículo 12, las condiciones para la aceptación de las licencias de terceros países;
- f) el 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, al utilizarlas en operaciones de transporte aéreo comercial, cumplen los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo III.
7. Al establecer las medidas de aplicación a que se refiere el apartado 6, la Comisión tendrá especial cuidado en que reflejen el estado de la técnica incluidas las mejores prácticas y los avances científicos y técnicos en el ámbito de la formación de pilotos.

Dichas medidas 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****▼M2**

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 y, si procede, el anexo V *ter*.

▼B

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 operación de dicha aeronave.
4. Los tripulantes de cabina de pasajeros que participen en la operación de 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 establecido inicialmente en el anexo III, sección O, letra d), de la OPS 1.1005, tal como se establece 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 ⁽¹⁾; a discreción del Estado miembro, podrán expedir el certificado operadores o centros de formación aprobados.
5. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales del presente artículo, completándolo, deberán adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 65, apartado 4. Dichas medidas determinarán en particular:

⁽¹⁾ DO L 377 de 27.12.2006, p. 1.

▼ M2

- a) las condiciones para operar una aeronave de conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV y, si procede, el anexo V *ter*;

▼ B

- 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 para cumplir las obligaciones relativas a la operación de la aeronave;
- c) las facultades y obligaciones de los titulares de certificados;
- d) las condiciones y procedimientos para que los operadores a que se refiere el apartado 3 efectúen la declaración allí mencionada, así como las condiciones y procedimientos para supervisar a dichos operadores, y las condiciones en las que se sustituirá la declaración por una demostración de la capacidad y medios del operador para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que se le reconocen mediante la expedición del certificado;
- e) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar el certificado de tripulante de cabina de pasajeros a que se refiere el apartado 4;
- f) las condiciones para la prohibición, limitación o sujeción a ciertas condiciones de una operación en interés de la seguridad;

▼ M2

- g) el modo en que se dará cumplimiento a los requisitos esenciales pertinentes que figuran en el anexo IV y, si procede, el anexo V *ter* en la operación de las aeronaves a las que se refieren la letra a), inciso ii), y las letras d) y h) del anexo II, cuando estas aeronaves se usen para el transporte aéreo comercial.

▼ B

- 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 tendrán presente que los correspondientes requisitos y demostraciones de cumplimiento sean proporcionales a la complejidad de las operaciones y al riesgo que implican,
 - tendrán en cuenta la experiencia en servicio acumulada por las aeronaves en todo el mundo, así como el progreso científico y técnico,
 - en relación con el transporte comercial en avión, y sin perjuicio de lo dispuesto en el guión anterior, serán desarrolladas inicialmente a partir de las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes enumerados en el anexo III del Reglamento (CEE) nº 3922/91,
 - se basarán en una evaluación de riesgos y serán proporcionadas a la escala y al alcance de la operación,
 - tendrán presente la respuesta inmediata una vez determinadas las causas de accidentes y de incidentes graves,

▼B

- 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,

▼M2

- tendrán en cuenta los aspectos de seguridad relacionados con la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea.

*Artículo 8 bis***Aeródromos**

1. Los aeródromos y equipos de aeródromos así como las operaciones de los aeródromos cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *bis*, y, si procede, el anexo V *ter*.
2. La conformidad con los requisitos esenciales de los aeródromos, los equipos de aeródromos y las operaciones de aeródromos se determinará con arreglo a lo siguiente:
 - a) se requerirá un certificado para cada aeródromo. El certificado y la certificación de los cambios en este se expedirán cuando el solicitante haya demostrado que el aeródromo cumple las bases de certificación fijadas en la letra b) y que el aeródromo no presenta detalles o características que hagan insegura su utilización. El certificado cubrirá el aeródromo, su explotación y su equipo relacionado con la seguridad;
 - b) las bases de certificación para un aeródromo serán las siguientes:
 - i) las especificaciones de certificación aplicables al tipo de aeródromos,
 - ii) las disposiciones para las que se ha aceptado un nivel de seguridad equivalente, y
 - iii) las especificaciones técnicas detalladas de carácter especial que resulten necesarias cuando las características de diseño de un aeródromo determinado o la experiencia de su utilización hagan que cualquiera de las especificaciones mencionadas en el inciso i) sea inadecuada o inapropiada para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *bis*;
 - c) las medidas mencionadas en el apartado 5 podrán establecer un requisito de certificación respecto a los equipos críticos para la seguridad de los aeródromos. Los certificados de tales equipos se expedirán cuando el solicitante haya demostrado que estos cumplen las especificaciones detalladas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales mencionados en el apartado 1;
 - d) las organizaciones responsables de la operación de los aeródromos demostrarán que cuentan con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que les han sido conferidas. Estas capacidades y medios deberán ser reconocidos mediante la expedición de un certificado mencionado en la letra a). También pueden ser reconocidos mediante la expedición de un certificado separado si el Estado miembro donde se encuentra el aeródromo así lo decide. Las facultades concedidas a la organización certificada y el alcance del certificado, incluida la lista de los aeródromos objeto de explotación, deberán especificarse en el certificado;
 - e) no obstante lo dispuesto en la letra d), los Estados miembros podrán decidir que los proveedores de servicios de dirección en la plataforma sean autorizados a declarar la capacidad y los medios de que disponen para cumplir las obligaciones que conllevan los servicios prestados.

▼ M2

3. Los Estados miembros velarán por que se adopten disposiciones para proteger los aeródromos contra actividades y acontecimientos en sus alrededores que puedan provocar riesgos inaceptables para las aeronaves que utilicen el aeródromo.
4. Los explotadores de aeródromos vigilarán las actividades y los acontecimientos que puedan causar riesgos inaceptables para la seguridad aérea en los alrededores del aeródromo y adoptarán, dentro de su ámbito de competencia, las medidas de mitigación apropiadas.
5. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de los requisitos mencionados en el presente artículo completándolos, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 65, apartado 4.

Dichas medidas especificarán en particular:

- a) las condiciones para establecer las bases de certificación aplicables a un aeródromo dado y para notificarlas a un solicitante;
- b) las condiciones para establecer las especificaciones detalladas de certificación aplicables a los equipos de un aeródromo y para notificarlas a los solicitantes;
- c) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar los certificados de los aeródromos y de los equipos de aeródromo, incluidas las limitaciones operativas relacionadas con el diseño concreto del aeródromo;

▼ C2

- d) las condiciones para explotar un aeródromo de conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *bis* y, si procede, V *ter*;

▼ M2

- e) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar los certificados a los que se refiere el apartado 2, letra d);
 - f) las obligaciones de los titulares de certificados;
 - g) las condiciones para la aceptación y conversión de los certificados de aeródromos expedidos por los Estados miembros, incluidas las medidas que ya estén autorizadas por el Estado miembro en cuestión sobre la base de las desviaciones notificadas respecto al anexo 14 del Convenio de Chicago antes de la entrada en vigor del presente Reglamento;
 - h) las condiciones para la decisión de no permitir las exenciones contempladas en el artículo 4, apartado 3 *ter*, incluidos los criterios para los aeródromos de carga, la notificación de los aeródromos exentos y la revisión de las exenciones concedidas;
 - i) las condiciones para la prohibición, limitación o sujeción a ciertas condiciones de las operaciones en interés de la seguridad;
 - j) las condiciones y procedimientos para que los proveedores de servicios efectúen la declaración mencionada en el apartado 2, letra e), así como las condiciones y procedimientos para la supervisión de estos prestadores.
6. Las medidas a que se refiere el apartado 5:
 - a) reflejarán el estado actual de la técnica y las mejores prácticas en materia de aeródromos y tendrán en cuenta las normas y métodos recomendados de la OACI;
 - b) serán proporcionadas al tamaño, tráfico, categoría y complejidad del aeródromo y a la naturaleza y el volumen de operaciones que en él se efectúen;

▼ **M2**

- c) tendrán en cuenta la experiencia acumulada sobre las operaciones en los aeródromos de todo el mundo, así como el progreso científico y técnico;
- d) permitirán la reacción inmediata a las causas de accidentes y de incidentes graves, una vez se hayan determinado tales causas;
- e) proporcionarán la flexibilidad necesaria para personalizar el cumplimiento.

*Artículo 8 ter***Servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea**

1. La prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea cumplirá los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *ter* y, en la medida de lo posible, en el anexo V *bis*.
2. Los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea deberán estar en posesión de un certificado. El certificado se expedirá cuando el proveedor de los servicios haya demostrado que cuenta con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que le han sido concedidas. En el certificado deberán constar las facultades concedidas al proveedor y el alcance de los servicios prestados.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros podrán decidir que los proveedores de servicios de información de vuelo sean autorizados a declarar la capacidad y los medios de que disponen para cumplir las obligaciones que conllevan los servicios prestados.
4. En las medidas mencionadas en el apartado 6 podrá establecerse un requisito de certificación respecto a las organizaciones dedicadas al diseño, la fabricación y el mantenimiento de los sistemas y componentes GTA/SNA críticos para la seguridad. El certificado de dichas organizaciones se expedirá cuando hayan demostrado que cuentan con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que les han sido conferidas. Las facultades conferidas se especificarán en el certificado.
5. En las medidas contempladas en el apartado 6 podrá establecerse un requisito de certificación o, como alternativa, de validación por el proveedor de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea respecto a los sistemas y componentes GTA/SNA críticos para la seguridad. Los certificados para dichos sistemas y componentes se expedirán o validarán cuando el solicitante haya demostrado que estos sistemas y componentes cumplen las especificaciones detalladas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales mencionados en el apartado 1.
6. Las medidas necesarias para la aplicación del presente artículo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 549/2004.

Dichas medidas especificarán en particular:

- a) las condiciones para la provisión de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea de conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *ter* y, si procede, en el anexo V *bis*;
- b) las condiciones para establecer las especificaciones detalladas aplicables a los sistemas y componentes GTA/SNA y para notificarlas a los solicitantes;
- c) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar los certificados a los que se refieren los apartados 2 y 4;
- d) las obligaciones de los titulares de certificados;

▼ **M2**

- e) las condiciones y procedimientos para que los proveedores de servicios efectúen la declaración mencionada en el apartado 3, así como las condiciones y procedimientos para la supervisión de estos proveedores;
 - f) las condiciones para la prohibición, limitación o sujeción a ciertas condiciones de cualquier operación en interés de la seguridad.
7. Las medidas a que se refiere el apartado 6:
- a) reflejarán el estado actual de la técnica y las mejores prácticas en materia de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea;
 - b) serán proporcionadas al tipo y la complejidad de los servicios prestados;
 - c) tendrán en cuenta la experiencia acumulada en materia de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea en todo el mundo, así como el progreso científico y técnico;
 - d) se elaborarán recurriendo, en la medida en que sea factible, a las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n° 549/2004 y el Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios)⁽¹⁾, el Reglamento (CE) n° 551/2004 y el Reglamento (CE) n° 552/2004 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad)⁽²⁾, y establecerán mecanismos de transición para garantizar la continuidad de los certificados ya concedidos en virtud de dichos Reglamentos; inicialmente, incluirán las disposiciones de dichos Reglamentos en materia de seguridad y, si procede, en caso de que se introduzcan modificaciones en el futuro, tendrán en cuenta los últimos avances científicos y técnicos;
 - e) permitirán la reacción inmediata a las causas de accidentes y de incidentes graves, una vez se hayan determinado tales causas.

*Artículo 8 quater***Controladores de tránsito aéreo**

1. Los controladores de tránsito aéreo así como las personas y organizaciones que intervengan en la formación, las pruebas, el reconocimiento médico o la evaluación médica de los controladores de tránsito aéreo cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *ter*.
2. Los controladores de tránsito aéreo deberán estar en posesión de una licencia y un certificado médico adecuado al servicio que presten.
3. La licencia mencionada en el apartado 2 solo se expedirá cuando el solicitante de la licencia demuestre que cumple las normas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales en materia de conocimientos teóricos, destrezas prácticas, conocimiento de lenguas y experiencia establecidos en el anexo V *ter*.
4. El certificado médico mencionado en el apartado 2 solo se expedirá cuando el controlador de tránsito aéreo cumpla las normas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales sobre aptitud física establecidos en el anexo V *ter*. El certificado médico podrá ser expedido por médicos examinadores aeronáuticos o centros médicos aeronáuticos.

⁽¹⁾ DO L 96, 31.3.2004, p. 10.

⁽²⁾ DO L 96, 31.3.2004, p. 26.

▼M2

5. Las facultades conferidas al controlador de tránsito aéreo y el alcance de la licencia y el certificado médico deberán especificarse en dicha licencia y en el certificado.
6. La capacidad de las organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo, de los médicos examinadores aeronáuticos y de los centros de medicina aeronáutica para cumplir las obligaciones asociadas a sus facultades para expedir licencias y certificados médicos deberá reconocerse mediante la expedición de un certificado.
7. Se expedirá un certificado a las organizaciones de formación de controladores aéreos, a los médicos examinadores aeronáuticos y a los centros de medicina aeronáutica que hayan demostrado que cumplen las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo V *ter*. En dicho certificado deberán constar las facultades conferidas.
8. Las personas responsables de impartir formación práctica o de evaluar la capacidad de los controladores de tránsito aéreo deberán estar en posesión de un certificado. Este certificado se expedirá cuando el interesado haya demostrado que cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo V *ter*. Las facultades conferidas en virtud del certificado deberán constar en él.
9. Los dispositivos sintéticos de entrenamiento cumplirán los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo V *ter*.
10. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales del presente artículo, completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 65, apartado 4.

Dichas medidas especificarán en particular:

- a) las diferentes habilitaciones y anotaciones para las licencias de los controladores de tránsito aéreo;
 - b) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar las licencias, habilitaciones y anotaciones de las licencias, certificados médicos, autorizaciones y certificados, y las condiciones en las que esos certificados y autorizaciones pueden no ser exigidos, estableciendo al mismo tiempo mecanismos transitorios para garantizar la continuidad de las autorizaciones y certificados ya concedidos;
 - c) las facultades y responsabilidades de los titulares de licencias, habilitaciones y anotaciones de licencias, certificados médicos, autorizaciones y certificados;
 - d) las condiciones para la aceptación y conversión de las licencias de los controladores de tránsito aéreo, así como las condiciones para la aceptación y conversión de los certificados médicos nacionales en certificados médicos comúnmente reconocidos.
11. Las medidas a las que se refiere el apartado 10 reflejarán el estado de la técnica, incluidas las mejores prácticas y los avances científicos y técnicos en el ámbito de la formación de controladores de tránsito aéreo. Dichas medidas se desarrollarán inicialmente basándose en las disposiciones de la Directiva 2006/23/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ DO L 114, 27.4.2006, p. 22.

▼B*Artículo 9***Aeronaves utilizadas por un operador de un tercer país para entrar o salir de la Comunidad u operar en su territorio****▼M2**

1. Las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letra d), así como sus tripulaciones y 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, y, si procede, en el anexo V *ter*, siempre que no sean contradictorios con los derechos de terceros países en virtud de convenios internacionales.

▼B

2. Los operadores que efectúen operaciones comerciales utilizando las aeronaves a 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, 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 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 aeronaves a las que se refiere el apartado 1 que declaren su capacidad y medios para cumplir las obligaciones asociadas a la utilización de dichas aeronaves.

4. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales del presente artículo, completándolo, deberán adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 65, apartado 4. Dichas medidas determinarán en particular:

- a) el modo en que puede autorizarse a las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letra d), que no posean un certificado de aeronavegabilidad normal OACI, o a los tripulantes que no sean titulares de una licencia estándar OACI a entrar o salir de la Comunidad o a operar en ella;
- 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 matrícula o el Estado del operador, sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 2111/2005, 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 a que se refiere el apartado 3 efectúen la declaración allí mencionada, 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.

▼ B

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 recomendadas y documentos de orientación de 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, económico y eficiente en todos los casos, teniendo presente 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 Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional 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 reconocida sobre aspectos de la seguridad operacional relativos al operador afectado;

▼ M2

- e) se tengan en cuenta los aspectos de seguridad relacionados con el GTA/SNA.

▼ B*Artículo 10***Supervisión y ejecución****▼ M2**

1. Los Estados miembros, la Comisión y la Agencia cooperarán a fin de asegurar el cumplimiento del presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación.

▼ B

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 55.
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, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 65, 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;

▼B

- 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 65, 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 2 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.

▼M2

4. Hasta que entren en vigor las medidas a que se refieren el artículo 5, apartado 5, el artículo 7, apartado 6, y el artículo 9, apartado 4, y expiren los períodos de transición establecidos por dichas medidas, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 69, 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 entren en vigor las medidas a que se refieren el artículo 8, apartado 5, y expiren los períodos de transición establecidos por dichas medidas, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 69, apartado 4, los certificados que no puedan expedirse de conformidad con el presente Reglamento podrán expedirse con arreglo a las normas nacionales aplicables.

5 bis. Hasta que entren en vigor las medidas a que se refieren el artículo 8 *bis*, apartado 5, y el artículo 8 *quater*, apartado 10, y expiren los períodos de transición establecidos por dichas medidas, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 69, apartado 4, los certificados que no puedan expedirse de conformidad con el presente Reglamento podrán expedirse con arreglo a las normas nacionales aplicables.

5 ter. Hasta que entren en vigor las medidas a que se refieren el artículo 8 *ter*, apartado 6, y expiren los períodos de transición establecidos por dichas medidas, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 69, apartado 4, los certificados que no puedan expedirse de conformidad con el presente Reglamento podrán expedirse con arreglo a las

▼M2

normas nacionales aplicables o, en su caso, en virtud de los requisitos pertinentes del Reglamento (CE) n° 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea ⁽¹⁾.

▼B

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 sus disposiciones de aplicación, 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 certificados expedidos por las autoridades competentes de un tercer país en aplicación de un acuerdo celebrado por dicho Estado miembro con el tercer país 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 tercer país de que se trate.

b) En caso de que la Comisión considere que:

— las disposiciones 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 65, 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.

▼M2

Los organismos cualificados no expedirán certificados.

⁽¹⁾ DO L 335 de 21.12.2005, p. 13.



Artículo 14

Flexibilidad

1. Las disposiciones del presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación 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, incluso completándolo, relativas a si un nivel inadecuado de seguridad o un defecto 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 65, 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 65, apartado 7. En ese caso, el Estado miembro derogará la exención.

▼B

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, aprobaciones 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 aprobación 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 aprobación 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 aprobación propuesta puede ser concedida se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 65, 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 65, apartado 3, medidas para la difusión por iniciativa propia 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:

- a) suministrar a las personas y organizaciones la información que necesiten para mejorar la seguridad aérea;
- b) 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 Derecho interno, 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 Derecho interno.

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 su Derecho 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:

- a) realizará cualquier tarea 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;

▼B

- 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;

▼M2

- c) expedirá especificaciones de certificación 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, 22 *bis*, 22 *ter*, 23, 54 y 55, incluida la concesión, en favor de titulares de certificados que ella haya expedido, de exenciones de los requisitos esenciales especificados por el presente Reglamento y sus medidas de ejecución en caso de circunstancias operativas urgentes imprevistas o de necesidades operativas de duración limitada, siempre que ello no afecte negativamente al nivel de seguridad, se concedan por un período que no supere los dos meses, se notifiquen a la Comisión y no sean renovables;

▼B

- e) emitirá los informes relativos a las inspecciones de normalización realizadas en virtud del artículo 24, apartado 1, y del artículo 54.

*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 52 y con las disposiciones de aplicación adoptadas por la Comisión:

▼M2

- a) especificaciones de certificación y medios aceptables de cumplimiento, y

▼B

- 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 servicio por las aeronaves en todo el mundo, 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 este, 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 específicas;
- c) respecto de cada componente o equipo para los que se solicite un certificado, establecerá y notificará las especificaciones de aeronavegabilidad detalladas;
- 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

- b) expedirá y renovará los certificados de:
- i) las 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.

▼B*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. Inicialmente, las disposiciones de aplicación incluirán todas las disposiciones sustantivas de la subparte Q del anexo III del Reglamento (CEE) nº 3922/91, teniendo en cuenta los últimos datos científicos y técnicos;
 - 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 notificará sin demora a la Agencia, a la Comisión y a los Estados miembros su intención de aprobar este plan concreto;
 - c) al recibir la notificación, la Agencia, en el plazo de un mes, valorará el plan determinado basándose en una evaluación médica y científica. A continuación, el Estado miembro interesado podrá conceder la aprobación tal y como se ha notificado excepto en aquellos casos en que la Agencia haya discutido el plan con dicho Estado miembro y propuesto modificaciones al mismo. En caso de que el Estado miembro esté de acuerdo con estas modificaciones, podrá conceder la aprobación correspondiente;
 - d) en caso de circunstancias operativas urgentes e imprevistas o de necesidades operativas de duración limitada y de naturaleza no recurrente, las exenciones a las especificaciones de certificación podrán aplicarse con carácter excepcional hasta que la Agencia dé a conocer su dictamen;
 - e) si un Estado miembro estuviera en desacuerdo con las conclusiones de la Agencia respecto de un plan determinado, remitirá la cuestión a la Comisión para que esta decida si dicho plan cumple los objetivos de seguridad del presente Reglamento de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 65, apartado 3;
 - f) 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 e).

▼M2*Artículo 22 bis***Gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea**

Respecto a la gestión del tránsito aéreo y a los servicios de navegación aérea contemplados en el artículo 4, apartado 3 *ter*, 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 los certificados de las organizaciones situadas fuera del territorio sujeto a las disposiciones del Tratado y que sean responsables de prestar servicios en el espacio aéreo del territorio al que se aplica el Tratado;
- c) expedirá y renovará certificados de las organizaciones que presten servicios paneuropeos;

▼ M2

- d) modificará, suspenderá o revocará los certificados pertinentes cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales se hubieran expedido o en el caso de que el titular del certificado no cumpla las obligaciones que le incumben en virtud del presente Reglamento o de sus disposiciones de aplicación.

*Artículo 22 ter***Certificación del controlador de tránsito aéreo**

Respecto a las personas y los centros mencionados en el artículo 8 *quater*, 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 las organizaciones que certifique y, cuando proceda, de su personal;
- b) expedirá y renovará los certificados de los centros de formación de controladores de tránsito aéreo ubicados fuera del territorio de los Estados miembros, y cuando proceda, de su personal;
- c) modificará, 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.

▼ B*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 65, apartado 2, teniendo en cuenta los principios establecidos en los artículos 52 y 53.

Artículo 25

Multas o multas coercitivas

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 20 y 55, previa solicitud de la Agencia, la Comisión podrá:
 - a) imponer multas a las personas y a las empresas para las que la Agencia ha expedido un certificado cuando las mismas hayan infringido, intencionadamente o por negligencia, las disposiciones del presente Reglamento y las correspondientes disposiciones de aplicación;
 - b) imponer multas coercitivas a las personas y a las empresas para las que la Agencia ha expedido un certificado, calculadas a partir de la fecha fijada en la decisión, con objeto de obligar a las citadas personas y empresas a cumplir las disposiciones del presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación.
2. Las multas y las multas coercitivas mencionadas en el apartado 1 serán disuasorias y proporcionadas a la gravedad del caso y a la capacidad económica del titular del certificado en cuestión, teniendo en cuenta, en particular, hasta qué punto se ha visto comprometida la seguridad. El importe de las multas no superará el 4 % de los ingresos o del volumen de negocios anual del titular del certificado. El importe de la multa coercitiva no superará el 2,5 % de los ingresos o del volumen de negocios diario medio del titular del certificado.
3. La Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 65, apartado 3, las disposiciones concretas de aplicación del presente artículo y especificará, en particular:
 - a) los criterios concretos para fijar el importe de la multa o la multa coercitiva, y
 - b) los procedimientos de investigación, las medidas conexas y los procedimientos de información así como el reglamento que rige la toma de decisiones, incluidas disposiciones relativas a los derechos de la defensa, el acceso a la documentación, la representación jurídica, la confidencialidad, las disposiciones temporales, la fijación del importe y el cobro de las multas y de las multas coercitivas.

▼B

4. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas gozará de competencia jurisdiccional plena para resolver los recursos interpuestos contra las Decisiones por las cuales la Comisión haya fijado una multa o una multa coercitiva. Podrá revocar, reducir o aumentar la multa o la multa coercitiva impuesta.

5. Las decisiones adoptadas en virtud del apartado 1 no tendrán carácter penal.

*Artículo 26***Investigación**

1. La Agencia podrá desempeñar y financiar funciones de investigación en la medida en que esta 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 27***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 homologaciones 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 28***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 y de obrar que los Derechos internos 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 estos.

4. La Agencia estará representada por su director ejecutivo.

▼B*Artículo 29***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 39 del presente Reglamento a los miembros de las salas de recursos.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 42, 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 30***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 31***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 los Derechos de los Estados miembros.
4. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas será competente 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.

▼B*Artículo 32***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 33, 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 33***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 39;
 - b) aprobará el informe general anual relativo a las actividades de la Agencia y lo transmitirá, a más tardar el 15 de junio de cada año, 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 en las funciones asignadas a la Agencia;
 - c) adoptará antes del ►**M2** 30 de noviembre ◀ de cada año, previa recepción del dictamen de la Comisión, el programa del 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 52 y 53;
 - f) desempeñará sus funciones con relación al presupuesto de la Agencia de conformidad con los artículos 59, 60 y 63;
 - g) nombrará a los miembros de las salas de recursos de conformidad con el artículo 41;
 - h) ejercerá la autoridad disciplinaria sobre el director ejecutivo y, de acuerdo con este, sobre los directores;
 - i) emitirá su dictamen sobre las medidas relativas a las tasas e ingresos a los que se refiere el artículo 64, apartado 1;

▼B

- 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 32, 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 26.

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 podrá crear órganos que le asistan en el desempeño de sus funciones, incluidas la preparación de sus decisiones y la supervisión del cumplimiento de estas.

*Artículo 34***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. Los miembros serán elegidos teniendo en cuenta su experiencia reconocida y su compromiso en el ámbito de la aviación civil, sus capacidades de gestión y su grado de especialización, que habrán de servir para promover los objetivos recogidos en el presente Reglamento. La comisión del Parlamento Europeo competente en la materia será informada plenamente al respecto.

Cada Estado miembro nombrará un miembro del consejo de administración y un suplente, que lo representará en su ausencia. Además, la Comisión designará también a su representante y a su suplente. La duración del mandato será de cinco años. 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 66.

3. El órgano consultivo a que se refiere el artículo 33, 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 30 meses renovables una sola vez.

*Artículo 35***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 este no pudiera atender a sus obligaciones.

▼B

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 36***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, con arreglo a lo dispuesto en su reglamento interno, contar con la asistencia de asesores o expertos.
6. La Agencia desempeñará las labores de secretaría del consejo de administración.

*Artículo 37***Votación**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 39, 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 33, apartado 2, letra k), deberá adoptarse por unanimidad.
2. Cada miembro designado con arreglo al artículo 34, apartado 1, 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 38***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 pedirá ni 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.

▼B

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 sobre las inspecciones e investigaciones que deban realizarse conforme a lo dispuesto en los artículos 54 y 55;
 - c) asignará tareas 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 27;
 - 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 29, apartado 2;
 - h) estimará los ingresos y gastos de la Agencia de conformidad con el artículo 59 y ejecutará el presupuesto de conformidad con el artículo 60;
 - 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 65, 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 28, apartado 3;
 - k) preparará y ejecutará el programa de trabajo anual;
 - l) satisfará las solicitudes de asistencia que reciba de la Comisión.

*Artículo 39***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 40

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 44.
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 65, apartado 3, el número de salas de recursos y los cometidos que se les asignan.

Artículo 41

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 65, 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 42

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.

▼B*Artículo 43***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 considerara que no debe participar en algún 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 un trámite procesal. 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 44***Decisiones objeto de recurso****▼M2**

1. Las decisiones de la Agencia adoptadas en virtud de los artículos 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23, 55 o 64 podrán ser objeto de recurso.

▼B

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 solo podrán recurrirse junto con la decisión definitiva, salvo que la propia decisión prevea un recurso independiente.

*Artículo 45***Personas legitimadas para recurrir**

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

▼B*Artículo 46***Plazo y forma del recurso**

El recurso y el escrito de motivación de este 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 47***Revisión prejudicial**

1. Si el director ejecutivo tuviera el recurso por admisible y fundado, deberá estimarlo. Esta disposición no se aplicará cuando el procedimiento ponga 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 el artículo 44, apartado 2, segunda frase, y remitirá el recurso a la sala de recursos.

*Artículo 48***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 49***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 50***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.

▼M2

2. Los recursos de nulidad relativos a las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23, 55 o 64 solo podrán interponerse ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas cuando se hayan agotado las vías de recurso internas de la Agencia.

▼B

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 51***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 52***Procedimientos para la elaboración de dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa**

1. ► **M2** 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, los medios aceptables de cumplimiento y la documentación orientativa a que se refiere el artículo 18, letras a) y c). ◀

Los procedimientos:

- a) se basarán en los conocimientos técnicos disponibles 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.

▼M2

2. Cuando la Agencia, de conformidad con el artículo 19, elabore dictámenes, especificaciones de certificación, medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para su aplicación por los Estados miembros, establecerá un procedimiento para consultar a estos. A tal efecto, podrá crear un grupo de trabajo para el que cada Estado miembro tendrá derecho a nombrar a un experto.

▼B

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 53***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).

▼B

Tales 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 54***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 55. 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 estos puedan llevar a cabo su inspección.

▼B

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 55***Investigación de empresas**

1. ►**M2** La Agencia podrá realizar por sí misma todas las investigaciones necesarias de empresas de conformidad con los artículos 7, 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23 y 24, apartado 2, o encargar dicho cometido a las 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 56***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 57***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.

▼B

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 58***Transparencia y comunicación**

1. El Reglamento (CE) nº 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 52, 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) nº 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 59***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 66;
 - c) las tasas abonadas por los solicitantes y titulares de certificados y aprobaciones expedidos por la Agencia;
 - 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. Los presupuestos relativos a reglamentación y las tasas establecidas y recaudadas por actividades de certificación deberán tratarse por separado en el presupuesto de la Agencia.

⁽¹⁾ DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

▼B

5. 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.

6. 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 66.

7. La Comisión remitirá el estado de previsión a la Autoridad Presupuestaria, junto con el anteproyecto de presupuesto general de la Unión Europea.

8. 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.

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

10. 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.

11. 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 60***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) nº 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 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ DO L 248 de 16.9.2002, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1525/2007 (DO L 343 de 27.12.2007, p. 9).

▼B

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) nº 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.
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 este, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 146, apartado 3, del Reglamento (CE, Euratom) nº 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 61***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) nº 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.

⁽¹⁾ DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

⁽²⁾ DO L 136 de 31.5.1999, p. 15.



Artículo 62

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 métodos de trabajo 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 63

Disposiciones financieras

El consejo de administración aprobará la reglamentación financiera aplicable a la Agencia, tras consulta a la Comisión. Dicha normativa solo podrá desviarse del Reglamento (CE, Euratom) n° 2343/2002 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 ⁽¹⁾, en la medida en que las exigencias específicas de funcionamiento de la Agencia lo requieran, y con la autorización previa de la Comisión.

Artículo 64

Tasas e ingresos

1. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, relativas a las tasas e ingresos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 65, 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 ingresos por otros conceptos de conformidad con el artículo 59, apartado 1, letras c) y d), así como su importe y las modalidades de pago.
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;

⁽¹⁾ DO L 357 de 31.12.2002, p. 72.

▼B

c) la tramitación de recursos.

Todas las tasas e ingresos se expresarán y pagarán en euros.

5. El importe de las tasas e ingresos se fijará en un nivel suficiente para garantizar que los ingresos cubran, en principio, el coste total de los servicios prestados. Dichas tasas e ingresos, incluidos los recaudados en 2007, se afectarán a la Agencia.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

*Artículo 65***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 a 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 apartado 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 20 días.

6. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1, 2 y 4, apartado 5, letra b), y apartado 6, 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, este, por mayoría cualificada, podrá tomar una decisión diferente en el plazo de tres meses.

▼M2*Artículo 65 bis***Modificaciones**

De conformidad con las disposiciones del Tratado, la Comisión propondrá modificaciones a los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004 a fin de incorporar los requisitos establecidos en el presente Reglamento.



Artículo 66

Participación de terceros países europeos

La Agencia estará abierta a la participación de terceros países 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 el Derecho comunitario 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 67

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 42 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 68

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 69

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 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.

▼B

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 70***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 8 de abril de 2012.

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



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 solo 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 solo 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.

▼B

- 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.

▼B

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 solo— 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.

▼B

- 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.

▼B*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 un estándar 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 velocidad de pérdida o velocidad constante mínima en configuración de aterrizaje no superior a 35 nudos de velocidad 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;

▼C1

- i) las aeronaves no tripuladas con una masa operativa no superior a 150 kg;

▼B

- 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, como mínimo, lo siguiente:

- i) Derecho aeronáutico,
- ii) conocimiento general de las aeronaves,
- iii) materias técnicas relacionadas con la categoría de la aeronave,
- iv) actuaciones y planificación de vuelo,
- v) factores humanos 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 regulares. La frecuencia de los exámenes, pruebas o verificaciones deberá ser proporcional al nivel de riesgo asociado a la actividad.

1.d. *Aptitudes prácticas*

1.d.1. El 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 previas al vuelo y durante el vuelo, incluidas las actuaciones de la aeronave, determinación de la masa y 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 en el aeródromo y circuito de tráfico,
- iii) precauciones y procedimientos para evitar colisiones,
- iv) control de la aeronave mediante referencia visual externa,

▼ B

- 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 por referencia exclusiva a los instrumentos, 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 las reglas del aire y procedimientos asociados, utilizando en su caso referencias visuales o ayudas a la navegación,
 - x) operaciones anormales 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 puedan ser necesarias 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. El piloto debe demostrar su capacidad para llevar a la práctica los procedimientos y maniobras con el grado de competencia adecuado a las funciones desempeñadas en la aeronave mediante:
- i) la operación de la aeronave dentro de sus limitaciones,
 - ii) la realización de todas las maniobras con suavidad y precisión,
 - iii) la manifestación 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 verificaciones regulares. La frecuencia de los exámenes, pruebas o verificaciones deberá ser proporcional al nivel de riesgo asociado a la actividad.
- 1.f. **Competencia lingüística**
- Los pilotos deberán haber demostrado una competencia lingüística adecuada a las funciones que desempeñen en la aeronave. Esta demostración de competencia deberá incluir:
- i) capacidad para entender los documentos de información meteorológica,
 - ii) el uso de cartas aeronáuticas de ruta, despegue y aproximación, así como de los documentos asociados de información aeronáutica, y

▼B

iii) capacidad para comunicarse con los otros miembros de la tripulación de vuelo y los 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 calificado para que ofrezca un determinado nivel de prestaciones en aquellas áreas que sean relevantes para desempeñar las tareas asociadas. En particular, la réplica de la configuración, las cualidades de vuelo, las actuaciones 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 del ámbito en el que van a impartir la instrucción, y
- ii) ser capaces de utilizar las técnicas de instrucción apropiadas.

1.i.2. Instrucción en vuelo e instrucción en simulador de vuelo.

La instrucción en vuelo y la instrucción en simulador de vuelo deberá ser impartida 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 instruir en las áreas en las que van a instruir, incluida la instrucción 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 en la que imparten la instrucción, salvo para la instrucción en nuevos tipos de aeronaves.

▼B1.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 verificaciones de vuelo.

2. *Experiencia requerida*

2.a.1. Toda persona que actúe como miembro de una tripulación de vuelo, 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 de formación que imparta instrucción 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) si es preciso, establecer acuerdos con otras organizaciones relevantes para garantizar el cumplimiento continuo de 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 no se deberá sufrir ningún tipo de enfermedad o discapacidad que incapacite al piloto para:

- i) desempeñar las tareas necesarias para operar 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. Un 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 que se mantiene un 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.

▼B

4.c. Centros médico-aeronáuticos

4.c.1. Los centros médico-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) si es preciso, establecer acuerdos con otras organizaciones relevantes para garantizar que seguirán cumpliendo estos requisitos.

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

1. *Consideraciones generales*
 - 1.a. No debe efectuarse un vuelo si los miembros de la tripulación y, en su caso, los demás miembros del personal de operaciones 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 lo requiere 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, anormales 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 carga 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 de cada vuelo deberán conservarse y mantenerse disponibles durante un período 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 cumplen todas las condiciones siguientes:
 - 2.a.1. las instalaciones adecuadas necesarias directamente 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 disponible de los servicios de información aeronáutica;
 - 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 registrada 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 por la lista de equipo mínimo aplicable (MEL) o en un documento equivalente,

▼B

- iv) la masa de la aeronave y la ubicación de su centro de gravedad sea tal que permitan 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 la carga 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 al punto 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 un vuelo 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 reglas 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 reglas 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 las actuaciones 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. cuando lo requiera 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. cuando lo requiera 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. cuando lo requiera 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 reglas del aire aplicables;

▼ B

- 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 reglas 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. *Actuaciones de la aeronave y limitaciones operativas*
- 4.a. Toda aeronave se operará de acuerdo con su documentación de aeronavegabilidad y los procedimientos operativos y limitaciones 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 las actuaciones programadas de la aeronave, teniendo en cuenta todos los factores que afecten de manera significativa a su nivel de actuaciones, permita la ejecución de todas las fases del vuelo dentro de las distancias/zonas aplicables y las zonas libres de obstáculos con la masa operativa planificada. Los factores de rendimiento que afectan de manera significativa al despegue, vuelo en ruta y aproximación/aterrizaje son, en particular:
- i) los procedimientos operativos,
 - ii) la altitud barométrica del aeropuerto,
 - iii) la temperatura,
 - iv) el viento,
 - v) el tamaño, desnivel y condiciones de la zona de despegue/aterrizaje, y
 - vi) el estado del fuselaje, la planta de potencia o los sistemas, teniendo en cuenta el posible deterioro.
- 4.c.1. Estos factores se tendrán en cuenta directamente como parámetros operativos o indirectamente por medio de tolerancias o márgenes, que pueden facilitarse en el cálculo de los datos de actuaciones, 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 reglas del aire aplicables durante cada fase del vuelo.

▼B

- 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 voladas, 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 reglas del aire 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 establecida de vuelos consecutivos, se inspeccionará la aeronave mediante un control 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 24 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 período 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) la certificación de las limitaciones 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

▼ B

- 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 tendrá autoridad 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 transporten pasajeros o carga.
- 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 períodos de descanso serán lo bastante prolongados como para permitir a los miembros de la tripulación reponerse de los efectos del período de actividad precedente y estar descansados al comienzo del siguiente.
- 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 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 solo 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 establecerá una MEL o un documento equivalente teniendo en cuenta lo siguiente:
 - i) el documento asegurará la operación de la aeronave, en condiciones especificadas, con determinados instrumentos, elementos del equipamiento o funciones no operativas al comienzo del vuelo,
 - ii) este documento se elaborará para cada aeronave individual, teniendo en cuenta las condiciones operativas y de mantenimiento del operador pertinentes, 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;

▼B

- 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 la mejora continua de este sistema, y
- 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 operación con fines comerciales y la operación de aeronaves 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 períodos de actividad durante el vuelo y los períodos 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, e
 - v) informes sobre los actos de interferencia ilícita.
- 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 de especialistas.
- 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, tales 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.

▼B

- 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.

▼ B*ANEXO V***▼ M2****Criterios para los organismos cualificados a los que se refiere el artículo 13 («organismos cualificados» u «organismos»)****▼ B**

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 integridad profesional 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 interno.
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.

▼ **M2***ANEXO V bis***REQUISITOS ESENCIALES PARA AERÓDROMOS****A. Características físicas, infraestructura y equipo**

- 1) *Zona de movimiento*
 - a) Los aeródromos dispondrán de una zona designada para el aterrizaje y el despegue de aeronaves que cumpla las siguientes condiciones:
 - i) la zona de aterrizaje y despegue tendrá las dimensiones y características adecuadas para las aeronaves destinadas a utilizar la instalación,
 - ii) la zona de aterrizaje y despegue tendrá, en su caso, una capacidad portante suficiente para soportar operaciones repetitivas de las aeronaves previstas. Las zonas no destinadas a operaciones repetitivas solo tendrán que poder soportar la aeronave,
 - iii) la zona de aterrizaje y despegue estará diseñada de manera que drene el agua e impida que el agua estancada cree un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves,
 - iv) la pendiente y los cambios de pendiente de la zona de aterrizaje y despegue no crearán un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves,
 - v) las características de la superficie de la zona de aterrizaje y despegue serán adecuadas al uso de las aeronaves previstas, y
 - vi) la zona de aterrizaje y despegue estará libre de objetos que puedan crear un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.
 - b) Cuando haya varias zonas designadas de aterrizaje y despegue, estas serán tales que no creen un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.
 - c) La zona designada de aterrizaje y despegue estará rodeada de zonas definidas. Estas zonas estarán destinadas a proteger a las aeronaves que vuelen por encima de ellas durante las operaciones de despegue o aterrizaje o a mitigar las consecuencias de aterrizajes demasiado cortos y salidas de pista por un lado o por el extremo y cumplirán las condiciones siguientes:
 - i) las zonas definidas tendrán las dimensiones adecuadas a las operaciones de las aeronaves previstas,
 - ii) la pendiente y los cambios de pendiente de estas zonas no crearán un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves,
 - iii) estas zonas estarán libres de objetos que puedan crear un peligro inaceptable para las operaciones de las aeronaves. Ello no excluirá que pueda situarse equipo frangible en esas zonas si fuera necesario para asistir en las operaciones de las aeronaves, y
 - iv) cada una de esas zonas tendrá una capacidad portante suficiente para la finalidad a la que esté destinada.
 - d) Las zonas de un aeródromo, junto con los aledaños a ellas asociados, que se utilicen para el rodaje o el estacionamiento de aeronaves estarán diseñadas de tal manera que permitan a las aeronaves destinadas a utilizar la instalación operar de manera segura en todas las condiciones previstas y cumplirán las condiciones siguientes:
 - i) estas zonas tendrán una capacidad portante suficiente para soportar operaciones repetitivas de las aeronaves previstas, excepto aquellas zonas destinadas solo a un uso ocasional, las cuales únicamente tendrán que poder soportar la aeronave,
 - ii) estas zonas estarán diseñadas de manera que drenen el agua e impidan que el agua estancada cree un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves,

▼ M2

- iii) la pendiente y los cambios de pendiente de estas zonas no crearán un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves,
 - iv) las características de la superficie de estas zonas serán adecuadas al uso de las aeronaves previstas, y
 - v) estas zonas estarán libres de objetos que puedan crear un riesgo inaceptable para las aeronaves. Ello no excluye colocar el equipo de estacionamiento requerido para la zona en posiciones o zonas indicadas de manera precisa.
- e) Las demás infraestructuras que vayan a ser utilizadas por las aeronaves estarán diseñadas de tal manera que su uso no cree un riesgo inaceptable para las aeronaves que las utilicen.
 - f) Las construcciones, edificios, equipos o zonas de almacenamiento estarán ubicados y diseñados de manera que no creen un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.
 - g) Se pondrán los medios adecuados para evitar que personas no autorizadas, vehículos no autorizados o animales de tamaño suficiente para crear un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves entren en la zona de movimientos, sin perjuicio de las disposiciones nacionales e internacionales en materia de protección de animales.
- 2) *Márgenes de franqueamiento de obstáculos*
- a) Para proteger las aeronaves que se aproximen a un aeródromo para aterrizar o que salgan de un aeródromo, se establecerán rutas o zonas de llegada y salida. Estas rutas o zonas proporcionarán a las aeronaves el necesario margen de franqueamiento respecto a los obstáculos ubicados en los alrededores del aeródromo, teniendo en cuenta las características físicas locales.
 - b) Este margen de franqueamiento de obstáculos será adecuado a la fase de vuelo en que se esté y el tipo de operación que se efectúe. También tendrá en cuenta el equipo que se emplee para determinar la posición de la aeronave.
- 3) *Ayudas visuales y no visuales y equipos de aeródromo*
- a) Las ayudas serán adecuadas al uso previsto y reconocibles, y aportarán información inequívoca a los usuarios en todas las condiciones operativas previstas.
 - b) Los equipos de aeródromo funcionarán según lo previsto en las condiciones operativas previstas. En condiciones operativas o en caso de fallo, los equipos de aeródromo no crearán un riesgo inaceptable para la seguridad de la aviación.
 - c) Las ayudas y sus sistemas de alimentación eléctrica estarán diseñados de tal manera que un posible fallo no genere información a los usuarios inadecuada, engañosa o insuficiente, o bien la interrupción de un servicio esencial.
 - d) Se pondrán los medios de protección adecuados para evitar daños o alteraciones de estas ayudas.
 - e) Las fuentes de radiación o la presencia de objetos fijos o móviles no interferirán ni afectarán negativamente el funcionamiento de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia aeronáuticas.
 - f) Se pondrá a disposición del personal correspondiente información sobre la operación y el uso de los equipos de aeródromo, incluyendo indicaciones claras de las condiciones que puedan crear riesgos inaceptables para la seguridad de la aviación.
- 4) *Datos sobre aeródromos*
- a) Se elaborarán y actualizarán datos de interés en relación con el aeródromo y los servicios disponibles.
 - b) Estos datos serán exactos, legibles, completos e inequívocos. Se mantendrán niveles de integridad adecuados.
 - c) Los datos estarán disponibles para los usuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea pertinentes con la debida prontitud, utilizando un método de comunicación suficientemente seguro y rápido.

▼ M2**B. Operaciones y gestión**

- 1) *El explotador del aeródromo será responsable de su explotación. Las obligaciones del explotador del aeródromo serán las siguientes:*
 - a) el explotador del aeródromo dispondrá, directamente o mediante contrato, de todos los medios necesarios para garantizar la operación de las aeronaves en el aeródromo con seguridad. Entre estos medios se incluirán, de manera no exhaustiva, las instalaciones; el personal; los equipos y el material; la documentación de las tareas, las responsabilidades y los procedimientos; el acceso a los datos pertinentes, y el registro de datos;
 - b) el explotador del aeródromo verificará que se cumplen en todo momento los requisitos de la sección A o tomará las medidas adecuadas para mitigar los riesgos que conlleve su incumplimiento. Se establecerán y aplicarán procedimientos para mantener informados de estas medidas, con la debida prontitud, a los usuarios;
 - c) el explotador del aeródromo preparará y aplicará un programa adecuado de gestión de los riesgos derivados de la fauna del aeródromo;
 - d) el explotador del aeródromo garantizará que los movimientos de vehículos y personas en la zona de movimiento y otras zonas operativas se coordinan con los movimientos de las aeronaves para evitar colisiones con las aeronaves y daños en estas;
 - e) el explotador del aeródromo garantizará que se han preparado y aplicado los procedimientos para mitigar los riesgos relacionados con las operaciones del aeródromo en condiciones invernales, en condiciones meteorológicas adversas, con visibilidad reducida o de noche, en su caso;
 - f) el explotador del aeródromo concertará acuerdos con otras organizaciones pertinentes para garantizar el cumplimiento continuo de estos requisitos esenciales para los aeródromos. Estas organizaciones incluirán, entre otros, a los operadores de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea, los proveedores de servicios de asistencia en tierra y otras organizaciones cuyas actividades o productos puedan afectar de alguna manera a la seguridad de la aeronave;
 - g) el explotador del aeródromo garantizará, por sí mismo o mediante contratos con terceros, que existen y se aplican procedimientos para abastecer a las aeronaves de combustible que no esté contaminado y se ajuste a la especificación correcta;
 - h) se dispondrá de manuales de mantenimiento de los equipos de aeródromo, que se aplicarán en la práctica y tratarán de las instrucciones de mantenimiento y reparación, la información sobre servicios de mantenimiento, la detección de problemas y los procedimientos de inspección;
 - i) el explotador del aeródromo preparará y aplicará un plan de emergencia del aeródromo que cubra los supuestos de emergencia que puedan darse en el aeródromo o en sus alrededores. Este plan se coordinará, en su caso, con el plan de emergencia municipal;
 - j) el explotador del aeródromo garantizará que el aeródromo dispone de servicios de socorro y lucha contra incendios adecuados. Estos servicios responderán a cualquier incidente o accidente con la debida urgencia e incluirán, como mínimo, agentes extintores y un número suficiente de personal;
 - k) el explotador del aeródromo utilizará solamente personal formado y cualificado para las operaciones y el mantenimiento, y aplicará y mantendrá programas continuos de formación y examen que aseguren la competencia permanente de todo el personal pertinente;
 - l) el explotador del aeródromo garantizará que cualquier persona a la que se permita el acceso no acompañado a la zona de movimiento o a otras zonas operativas está adecuadamente formada y cualificada para este acceso;

▼ **M2**

- m) el personal de rescate y lucha contra incendios estará adecuadamente formado y cualificado para actuar en el entorno del aeródromo. El gestor del aeródromo deberá aplicar y mantener programas de formación y examen que aseguren la competencia continua de este personal;
- n) todo el personal de rescate y lucha contra incendios que pueda requerirse para intervenir en emergencias de aviación demostrará periódicamente su aptitud física para ejecutar sus tareas de manera satisfactoria, teniendo en cuenta el tipo de actividad. En este contexto, la aptitud psicofísica, que comprenderá la aptitud física y mental, significa que no se deberá sufrir ningún tipo de enfermedad o discapacidad que incapacite a este personal para:
 - i) desempeñar las tareas necesarias para actuar en emergencias de aviación,
 - ii) llevar a cabo las tareas que le hayan sido asignadas en todo momento, o
 - iii) tener una percepción correcta de su entorno.

2) *Sistemas de gestión*

- a) El explotador del aeródromo establecerá y mantendrá un sistema de gestión que garantice el cumplimiento de estos requisitos esenciales para los aeródromos y que tienda a una mejora continua y proactiva de la seguridad. El sistema de gestión incluirá las estructuras organizativas, la rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos.
- b) También incluirá un programa de prevención de accidentes e incidentes, incluido un plan de notificación y análisis de sucesos. El análisis se referirá a las partes indicadas en el punto 1, letra f), anterior, según corresponda.
- c) El explotador del aeródromo preparará un manual del aeródromo y operará de acuerdo con este manual. Dicho manual contendrá todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para el aeródromo y el sistema de gestión, y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus funciones.

C. Alrededores del aeródromo

- 1) El espacio aéreo en torno a las zonas de movimiento del aeródromo estará a salvo de obstáculos de manera que las operaciones de las aeronaves previstas puedan efectuarse en los aeródromos sin crear un riesgo inaceptable debido a la aparición de obstáculos en sus alrededores. Por consiguiente, se desarrollarán, implantarán y controlarán de forma continua las superficies limitadoras de obstáculos para detectar cualquier invasión indebida de dichas superficies.
 - a) Cualquier invasión de estas superficies requerirá una evaluación para determinar si el objeto crea un riesgo inaceptable. Todo objeto que suponga un riesgo inaceptable será eliminado o se adoptará la medida de mitigación adecuada para proteger a las aeronaves que utilicen el aeródromo.
 - b) Cualquier obstáculo que permanezca se hará público y, según las necesidades, se señalará y, en su caso, se hará visible mediante luces.
- 2) Se controlarán los peligros relacionados con las actividades humanas y el uso del suelo como, entre otros, los que figuran en la lista indicada más abajo. El riesgo consiguiente será evaluado y mitigado según corresponda:
 - a) cualquier proyecto urbanístico o cambio en la clasificación del suelo en la zona del aeródromo;
 - b) la posibilidad de turbulencias inducidas por obstáculos;
 - c) el uso de luces que creen peligros o induzcan a confusión o error;
 - d) el deslumbramiento causado por superficies grandes y muy reflectantes;

▼ M2

- e) la creación de zonas que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo;
 - f) las fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticos o afectarlos negativamente.
- 3) Se preparará un plan de emergencia municipal para situaciones de emergencia relacionadas con la aviación que se den en la zona del aeródromo.

D. Otros

Excepto cuando una aeronave se encuentre en situación de emergencia o cuando se desvíe a un aeródromo alternativo o en cualesquiera otras condiciones especificadas en cada caso, ningún aeródromo ni ninguna parte de un aeródromo podrán ser utilizados por aeronaves para las cuales no estén previstos normalmente los procedimientos operativos del aeródromo ni su diseño.

▼ **M2***ANEXO V ter***REQUISITOS ESENCIALES PARA LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO****1) Utilización del espacio aéreo**

- a) Todas las aeronaves, excepto las utilizadas en las actividades mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letra a), en todas las fases del vuelo o en la zona de movimiento del aeródromo, se operarán con arreglo a las normas operativas generales comunes y a cualquier procedimiento aplicable especificado para el uso de dicho espacio aéreo.
- b) Todas las aeronaves, excepto las utilizadas en las actividades mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letra a), estarán equipadas con los componentes necesarios y su funcionamiento debe ser acorde con los mismos. Los componentes utilizados en el sistema GTA/SNA cumplirán también los requisitos del punto 3.

2) Servicios

- a) Información y datos aeronáuticos para los usuarios del espacio aéreo con fines de navegación aérea
 - i) Los datos utilizados como fuente de información aeronáutica serán de calidad suficiente, completos y actualizados, y se facilitarán oportunamente.
 - ii) La información aeronáutica será exacta, completa, actualizada, inequívoca, de integridad adecuada y en un formato adecuado para los usuarios.
 - iii) La difusión de esta información aeronáutica a los usuarios del espacio aéreo se efectuará en el momento oportuno y utilizará medios de comunicación suficientemente fiables, rápidos y protegidos de interferencias y corrupción.
- b) Información meteorológica
 - i) Los datos utilizados como fuente de la información meteorológica aeronáutica serán de calidad suficiente, completos y actualizados.
 - ii) En la medida de lo posible, la información meteorológica aeronáutica será precisa, completa, actualizada, de integridad adecuada e inequívoca para satisfacer las necesidades de los usuarios del espacio aéreo.
 - iii) La difusión de esta información meteorológica aeronáutica a los usuarios del espacio aéreo se efectuará en el momento oportuno y utilizará medios de comunicación suficientemente fiables, rápidos y protegidos de interferencias y corrupción.
- c) Servicios de tránsito aéreo
 - i) Los datos utilizados como fuente para la prestación de los servicios de tránsito aéreo serán correctos, completos y actualizados.
 - ii) Los servicios de tránsito aéreo serán suficientemente precisos, completos, actualizados e inequívocos para satisfacer las necesidades de seguridad de los usuarios.
 - iii) Las herramientas automatizadas que proporcionen información o asesoramiento a los usuarios estarán adecuadamente diseñadas, fabricadas y mantenidas, de tal manera que esté asegurada su idoneidad para el uso previsto.
 - iv) Los servicios de control del tránsito aéreo y los procesos conexos proporcionarán una separación adecuada entre aeronaves y, si procede, prestarán asistencia en la protección frente a obstáculos y otras situaciones peligrosas en el aire, y asegurarán una coordinación rápida y en el momento adecuado con todos los usuarios pertinentes y con los volúmenes del espacio aéreo adyacentes.
 - v) La comunicación entre los servicios del tránsito aéreo y las aeronaves y entre las unidades de los servicios del tránsito aéreo pertinentes se efectuará en el momento oportuno y será clara, correcta e inequívoca; además, estará protegida de interferencias y será comprendida y, en su caso, reconocida comúnmente por todos los actores implicados.

▼ **M2**

vi) Se dispondrá de medios que permitan detectar posibles emergencias y, en su caso, poner en marcha operaciones eficaces de búsqueda y salvamento. Estos medios comprenderán, como mínimo, mecanismos de alerta, medidas y procedimientos de coordinación, y medios y personal adecuados que cubran eficientemente la zona de la que se sea responsable.

d) Servicios de comunicación

Los servicios de comunicación alcanzarán y mantendrán una capacidad de rendimiento suficiente en cuanto a su disponibilidad, integridad, continuidad y oportunidad en el tiempo. Serán rápidas y protegidas de corrupción.

e) Servicios de navegación

Los servicios de navegación alcanzarán y mantendrán un rendimiento de un nivel suficiente en cuanto a orientación, posicionamiento y, cuando se disponga de ella, información horaria. Entre los criterios de rendimiento se incluyen la precisión, la integridad, la disponibilidad y la continuidad de los servicios.

f) Servicios de vigilancia

Los servicios de vigilancia determinarán la posición de la aeronave en el aire con respecto a cualquier otra aeronave y vehículo de tierra en la superficie del aeródromo, con un rendimiento suficiente en cuanto a su precisión, integridad, continuidad y probabilidad de detección.

g) Gestión de afluencia del tránsito aéreo

La gestión táctica de las afluencias de tránsito aéreo a escala comunitaria utilizará y aportará información suficientemente precisa y actualizada respecto al volumen y la naturaleza del tránsito aéreo previsto en caso de que afecte a la prestación de servicios, y coordinará y negociará la desviación o el retraso de las afluencias de tránsito a fin de reducir el riesgo de situaciones de sobrecarga en el aire o en los aeródromos.

h) Gestión del espacio aéreo

La designación de los volúmenes concretos de espacio aéreo para un uso determinado será controlada, coordinada y promulgada con la debida prontitud a fin de reducir el riesgo de cualquier pérdida de separación entre aeronaves en cualquier circunstancia.

i) Diseño del espacio aéreo

Las estructuras del espacio aéreo y los procedimientos de vuelo estarán convenientemente diseñados, inspeccionados y validados antes de que puedan ser desplegados y utilizados por las aeronaves.

3) **Sistemas y componentes**

a) Consideraciones generales

Los sistemas y componentes GTA/SNA que aporten información hacia y desde la aeronave y en tierra serán diseñados, fabricados, instalados, mantenidos y manejados de tal manera que sean idóneos para el uso previsto.

b) Integridad, rendimiento y fiabilidad de los sistemas y componentes

Deberá demostrarse que la integridad y el rendimiento en cuanto a seguridad de los sistemas y componentes, tanto si se encuentran en aeronaves como en tierra o en el espacio, se adecuan a los fines previstos. Tales sistemas o componentes alcanzarán el nivel requerido de rendimiento operacional para todas las condiciones operativas previsibles y a lo largo de toda su vida útil.

c) Diseño de sistemas y componentes

i) Los sistemas y componentes se diseñarán para responder a los requisitos aplicables en materia de seguridad.

▼ **M2**

- ii) Los sistemas y componentes, considerados conjuntamente, por separado y en relación unos con otros, estarán diseñados de tal manera que exista una relación inversa entre la probabilidad de que un fallo provoque un fallo total del sistema y la severidad de su efecto en la seguridad de los servicios.
- iii) Los sistemas y componentes, considerados por separado y en combinación unos con otros, estarán diseñados teniendo en cuenta las limitaciones del rendimiento y las aptitudes humanas.
- iv) Los sistemas y componentes estarán diseñados de manera que queden protegidos de interacciones perjudiciales involuntarias con elementos externos.
- v) La información necesaria para la fabricación, la instalación, el manejo y el mantenimiento de los sistemas y componentes, así como la información sobre condiciones inseguras, se facilitará al personal de manera clara, coherente e inequívoca.

d) **Mantenimiento del nivel de servicio**

Los niveles de seguridad de los sistemas y componentes se mantendrán durante el servicio y toda modificación del mismo.

4) Cualificación de los controladores de tránsito aéreoa) **Consideraciones generales**

Toda persona que emprenda una formación de controlador de tránsito aéreo o un alumno controlador de tránsito aéreo tendrá la suficiente madurez educativa, física y mental para adquirir, retener y demostrar los conocimientos teóricos y las aptitudes prácticas correspondientes.

b) **Conocimientos teóricos**

- i) Todo controlador de tránsito aéreo adquirirá y mantendrá un nivel de conocimientos apropiado para las funciones ejercidas en la aeronave y proporcional a los riesgos que comporte el tipo de servicio.
- ii) La adquisición y retención de los conocimientos teóricos se demostrará mediante una evaluación continua durante la formación o mediante los exámenes pertinentes.
- iii) Se mantendrá un nivel apropiado de conocimientos teóricos. El cumplimiento de este requisito se demostrará mediante evaluaciones o exámenes periódicos. La frecuencia de los exámenes será proporcional al nivel de riesgo que comporte el tipo de servicio.

c) **Aptitudes prácticas**

- i) Todo controlador de tránsito aéreo adquirirá y mantendrá las aptitudes prácticas adecuadas al ejercicio de sus funciones. Estas aptitudes serán proporcionales a los riesgos que comporte el tipo de servicio y, si procede según las funciones ejercidas, incluirán al menos:
 - i) los procedimientos operativos,
 - ii) los aspectos específicos de las tareas asignadas,
 - iii) las situaciones anormales y de emergencia, y
 - iv) los factores humanos.
- ii) Todo controlador de tránsito aéreo demostrará su capacidad para llevar a cabo los procedimientos y tareas asociados a sus funciones con un nivel de competencia adecuado a estas.
- iii) Se mantendrá un nivel satisfactorio de competencia en aptitudes prácticas. El cumplimiento de este requisito se verificará mediante evaluaciones periódicas. La frecuencia de estas evaluaciones será proporcional a la complejidad y el nivel de riesgo asociado al tipo de servicio y las tareas ejecutadas.

▼ M2

d) Conocimientos de idiomas

- i) Todo controlador de tránsito aéreo demostrará su capacidad de hablar y entender inglés de tal manera que pueda comunicarse con eficacia tanto mediante dispositivos solo de voz (teléfono/radioteléfono) como en situaciones cara a cara sobre temas concretos relacionados con el trabajo, incluidas las situaciones de emergencia.
- ii) Siempre que sea necesario en un volumen de espacio aéreo definido para la prestación de servicios de ATS, el controlador de tránsito aéreo tendrá también una competencia lingüística que le permita hablar y entender la lengua o lenguas nacionales en la medida indicada anteriormente.

e) Dispositivos sintéticos de entrenamiento

Cuando se utilice un dispositivo sintético de entrenamiento para la formación práctica sobre conciencia de situaciones y factores humanos o para demostrar la adquisición o mantenimiento de competencias, este dispositivo tendrá un nivel de rendimiento que le permita simular adecuadamente el entorno de trabajo y las situaciones operativas adecuadas a la formación impartida.

f) Curso de formación

- i) La formación se impartirá mediante un curso de formación, que podrá comprender instrucción teórica y práctica, incluida la formación en un dispositivo sintético de entrenamiento, si procede.
- ii) Para cada tipo de formación se definirá y aprobará un curso.

g) Instructores

- i) La instrucción teórica será impartida por instructores debidamente cualificados. A este respecto, los instructores:
 - i) tendrán conocimientos apropiados del ámbito en el que van a impartir la instrucción, y
 - ii) habrán demostrado su capacidad para utilizar las técnicas de instrucción apropiadas.
- ii) La instrucción sobre competencias prácticas será impartida por instructores debidamente cualificados que reúnan las siguientes condiciones:
 - i) cumplir los requisitos sobre conocimientos teóricos y experiencia apropiados para la instrucción que vayan a impartir,
 - ii) haber demostrado la capacidad de enseñar y de utilizar las técnicas de instrucción apropiadas,
 - iii) haber practicado técnicas de instrucción respecto a los procedimientos acerca de los cuales vayan a impartir instrucción, y
 - iv) recibir de forma periódica formación de refresco para asegurar que mantienen sus competencias pedagógicas.
- iii) Los instructores en competencias prácticas también serán controladores de tránsito aéreo o habrán sido facultados para actuar como tales.

h) Evaluadores

- i) Las personas responsables de evaluar la aptitud de los controladores de tránsito aéreo:
 - i) habrán demostrado sus aptitudes para evaluar el rendimiento de los controladores de tránsito aéreo y someterlos a pruebas y controles, y
 - ii) recibirán de forma periódica formación de refresco de manera que su conocimiento de los criterios de evaluación se mantenga al día.
- ii) Los evaluadores de aptitudes prácticas también serán controladores de tránsito aéreo o habrán sido facultados para actuar como tales en aquellos ámbitos en los que debe llevarse a cabo la evaluación.

▼ **M2**

- i) Aptitud física de los controladores de tránsito aéreo
 - i) Criterios médicos
 - i) Todos los controladores de tránsito aéreo demostrarán periódicamente su aptitud psicofísica para el desempeño satisfactorio de sus funciones. El cumplimiento de este requisito se demostrará mediante una evaluación apropiada que tenga en cuenta la posible degradación física y mental debida a la edad.
 - ii) La demostración de la aptitud psicofísica, que comprenderá la aptitud física y mental, significa, entre otras cosas, que no se deberá sufrir ningún tipo de enfermedad o discapacidad que incapacite a la persona que preste un servicio de control del tránsito aéreo para:
 - ejecutar adecuadamente las tareas necesarias para prestar servicios de control del tránsito aéreo,
 - llevar a cabo las tareas que le hayan sido asignadas en todo momento, o
 - percibir correctamente su entorno.
 - ii) Cuando no se pueda demostrar plenamente la aptitud física, podrán aplicarse medidas de mitigación que proporcionen una seguridad equivalente.

5) **Proveedores de servicios y organizaciones de formación**

- a) La prestación de servicios no se efectuará a menos que se cumplan las siguientes condiciones:
 - i) el proveedor de servicios contará, directa o indirectamente mediante contratos, con los medios que requieran la escala y el alcance del servicio. Estos medios incluirán, entre otros, los siguientes: los sistemas; las instalaciones, incluido el suministro de electricidad; la estructura de gestión; el personal; los equipos y su mantenimiento; la documentación de las tareas, las responsabilidades y los procedimientos; el acceso a datos de interés; y el mantenimiento de registros,
 - ii) asimismo, preparará y mantendrá actualizados unos manuales de gestión y de operaciones referentes a la prestación de sus servicios y operará con arreglo a dichos manuales. Estos manuales deberán contener todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para las operaciones y el sistema de gestión, y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus funciones,
 - iii) el proveedor del servicio aplicará y mantendrá un sistema de gestión basado en una evaluación de riesgos que garantice el cumplimiento de los requisitos esenciales del presente anexo, y tenderá a la mejora continua y proactiva de este sistema,
 - iv) el proveedor de servicios solo utilizará personal adecuadamente cualificado y formado, y aplicará y mantendrá los programas de formación y examen destinados al personal,
 - v) el proveedor del servicio establecerá interfaces formales con todos los que contribuyan a la prestación del servicio a fin de asegurar el cumplimiento de estos requisitos esenciales,
 - vi) asimismo, preparará y aplicará un plan de contingencia que cubra situaciones anormales y de emergencia que puedan darse en relación con sus servicios,
 - vii) por otra parte, preparará y mantendrá un programa de seguridad y de prevención de accidentes e incidentes que incluya un programa de información y análisis de sucesos, que el sistema de gestión deberá utilizar con el fin de contribuir al objetivo de la mejora continua de la seguridad, y

▼ M2

- viii) el proveedor de servicios tomará medidas para comprobar que se cumplen en todo momento los requisitos de seguridad de cualquier sistema y componente que operen.
- b) La prestación de servicios de control del tránsito aéreo no se efectuará a menos que se cumplan las siguientes condiciones:
- i) la prevención de la fatiga del personal que preste servicios de control del tránsito aéreo se gestionará mediante un sistema de cuadrantes. Este sistema de cuadrantes tendrá que mostrar los períodos de actividad, el tiempo de actividad y los períodos de descanso adaptados. Las limitaciones establecidas en el sistema de cuadrantes tendrán en cuenta todos los factores importantes que contribuyan a la fatiga, tales como, en particular, la privación del sueño, la alteración de los ciclos circadianos, los horarios nocturnos, el tiempo de actividad acumulado en determinados períodos, y el reparto de las tareas asignadas entre el personal,
 - ii) la prevención del estrés del personal que preste servicios de control del tránsito aéreo se gestionará mediante programas de formación y prevención,
 - iii) el proveedor del servicio de control del tránsito aéreo dispondrá de procedimientos para verificar que las facultades cognitivas del personal que preste servicios de control del tránsito aéreo no están disminuidas y que su aptitud física no es insuficiente,
 - iv) el proveedor del servicio de control del tránsito aéreo tendrá en cuenta las limitaciones operativas y técnicas así como los principios sobre factores humanos en su planificación y sus operaciones.
- c) La prestación de servicios de comunicación, navegación o vigilancia no se efectuará a menos que se cumplan las siguientes condiciones:
- El proveedor del servicio mantendrá informados, a su debido tiempo, a los usuarios del espacio aéreo y a las unidades de control del tránsito aéreo correspondientes de la situación operativa de los servicios prestados con fines de control del tránsito aéreo, así como de sus cambios.
- d) Organizaciones de formación
- Las organizaciones de formación que impartan formación al personal que preste servicios de control del tránsito aéreo cumplirán los siguientes requisitos:
- i) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a su actividad; estos medios incluirán, entre otras cosas, lo siguiente: las instalaciones; el personal; los equipos; la metodología; la documentación de las tareas, las responsabilidades y los procedimientos; el acceso a los datos pertinentes; y el registro de datos,
 - ii) aplicar y mantener un sistema de gestión relacionado con la seguridad y el nivel de formación, y procurar la mejora continua de este sistema, y
 - iii) establecer acuerdos con otras organizaciones pertinentes, según convenga, para garantizar el cumplimiento continuo de estos requisitos esenciales.



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 e), incisos i) a iii)	Artículo 5, apartado 5, párrafo primero, letra e), incisos i) a iii)
—	Artículo 5, apartado 5, párrafo primero, letra e), 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)

▼B

Reglamento (CE) nº 1592/2002	Presente Reglamento
—	Artículo 5, apartado 6, párrafo primero, letra d)
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)
Artículo 15, apartado 2	Artículo 20, apartado 2
—	Artículo 21
—	Artículo 22
—	Artículo 23

▼**B**

Reglamento (CE) nº 1592/2002	Presente Reglamento
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 25
Artículo 17	Artículo 26
Artículo 18	Artículo 27
Artículo 19	Artículo 28
Artículo 20	Artículo 29
Artículo 21	Artículo 30
Artículo 22	Artículo 31
Artículo 23	Artículo 32
Artículo 24, apartados 1 a 4	Artículo 33, apartados 1 a 4
—	Artículo 33, apartado 5
Artículo 25, apartados 1 y 2	Artículo 34, apartados 1 y 2
—	Artículo 34, apartado 3
Artículo 26	Artículo 35
Artículo 27	Artículo 36
Artículo 28	Artículo 37
Artículo 29, apartados 1 y 2	Artículo 38, apartados 1 y 2
Artículo 29, apartado 3, letras a) a j)	Artículo 38, apartado 3, letras a) a j)
—	Artículo 38, apartado 3, letras k) y l)
Artículo 30	Artículo 39
Artículo 31	Artículo 40
Artículo 32	Artículo 41
Artículo 33	Artículo 42
Artículo 34	Artículo 43
Artículo 35	Artículo 44
Artículo 36	Artículo 45
Artículo 37	Artículo 46
Artículo 38	Artículo 47
Artículo 39	Artículo 48
Artículo 40	Artículo 49
Artículo 41	Artículo 50
Artículo 42	Artículo 51
Artículo 43	Artículo 52
Artículo 44	Artículo 53

▼B

Reglamento (CE) nº 1592/2002	Presente Reglamento
Artículo 45	Artículo 54
Artículo 46, apartado 1, frase introductoria	Artículo 55, apartado 1, frase introductoria
Artículo 46, apartado 1, letras a) a d)	Artículo 55, apartado 1, letras a) a d)
—	Artículo 55, apartado 1, letra e)
Artículo 46, apartados 2 y 3	Artículo 55, apartados 2 y 3
—	Artículo 56
—	Artículo 57
Artículo 47, apartados 1 y 2	Artículo 58, apartados 1 y 2
Artículo 47, apartado 3	
Artículo 47, apartado 4	Artículo 58, apartado 3
Artículo 47, apartado 5	
—	Artículo 58, apartado 4
Artículo 48, apartado 1, frase introductoria	Artículo 59, apartado 1, frase introductoria
Artículo 48, apartado 1, letra a)	Artículo 59, apartado 1, letras a) y b)
Artículo 48, apartado 1, letras b) y c)	Artículo 59, apartado 1, letras c) y d)
—	Artículo 59, apartado 1, letra e)
Artículo 48, apartados 2 y 3	Artículo 59, apartados 2 y 3
	Artículo 59, apartado 4
Artículo 48, apartados 4 a 10	Artículo 59, apartados 5 a 11
Artículo 49	Artículo 60
Artículo 50	Artículo 61
Artículo 51	Artículo 62
Artículo 52	Artículo 63
Artículo 53	Artículo 64
Artículo 54	Artículo 65
Artículo 55	Artículo 66
Artículo 56	Artículo 67
—	Artículo 68
Artículo 57	Artículo 69
Artículo 59	Artículo 70