Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►B ►C1 **REGLAMENTO (UE) 2018/1139 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

de 4 de julio de 2018

sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ◄

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 212 de 22.8.2018, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►M1	Reglamento Delegado (UE) 2021/1087 de la Comisión de 7 de abril de 2021	L 236	1	5.7.2021
►M2	Reglamento (UE) 2024/1689 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024	L 1689	1	12.7.2024
►M3	Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2024	L 2803	1	11.11.2024
►M4	Reglamento Delegado (UE) 2025/870 de la Comisión de 28 de febrero de 2025	L 870	1	5.5.2025
►M5	Reglamento (UE) 2026/1744 del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de julio de 2026	L 1744	1	24.7.2026

Rectificado por:

►C1 Rectificación, DO L 135 de 12.5.2022, p. 35 (2018/1139)

►C2 Rectificación, DO L 310 de 1.12.2022, p. 17 (2018/1139)

▼B

▼C1

REGLAMENTO (UE) 2018/1139 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 4 de julio de 2018

sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo

▼B

(Texto pertinente a efectos del EEE)

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES BÁSICAS

Artículo 1

Objeto y objetivos

1. El objetivo principal del presente Reglamento es establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en la Unión.

2. El presente Reglamento tiene por objeto asimismo:

a) contribuir a una política de aviación más amplia en la Unión y a la mejora del rendimiento general del sector de la aviación civil;

b) facilitar, en los ámbitos regulados por el presente Reglamento, la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales, ofreciendo igualdad de condiciones a todos los agentes del mercado interior de la aviación y mejorar la competitividad del sector de la aviación de la Unión;

c) contribuir para alcanzar un nivel de protección medioambiental elevado y uniforme;

d) facilitar, en los ámbitos regulados por el presente Reglamento, la circulación de mercancías, servicios y personal en todo el mundo mediante el establecimiento de una cooperación adecuada con los terceros países y sus autoridades de aviación, y fomentando la aceptación mutua de los certificados y otros documentos pertinentes;

e) fomentar la rentabilidad, entre otras cosas evitando la duplicación, y promover la eficacia, en los procesos de reglamentación, certificación y supervisión, así como un uso eficiente de los recursos relacionados con ellos a escala de la Unión y nacional;

f) contribuir, en los ámbitos regulados por el presente Reglamento, a establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de protección de la aviación civil;

▼B

g) asistir a los Estados miembros, en los ámbitos regulados por el presente Reglamento, a la hora de ejercer sus derechos y de cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, garantizando una interpretación común y la aplicación uniforme y oportuna de sus disposiciones, en caso procedente;

h) promover, a escala mundial, los puntos de vista de la Unión respecto a las normas y reglas referentes a la aviación civil mediante la debida cooperación con terceros países y organizaciones internacionales;

i) promover la investigación y la innovación, entre otros en los procesos de reglamentación, certificación y supervisión;

j) promover, en los ámbitos regulados por el presente Reglamento, la interoperabilidad técnica y operativa y el intercambio de las mejores prácticas administrativas;

k) apoyar la confianza de los pasajeros en una aviación civil segura.

3. Los objetivos previstos en los apartados 1 y 2 se alcanzarán, entre otras cosas, como sigue:

a) mediante la preparación, adopción y aplicación uniforme de todos los actos necesarios;

b) adoptando medidas tendentes a mejorar las normas de seguridad;

c) garantizando que las declaraciones y los certificados expedidos en virtud del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo sean válidos y reconocidos en toda la Unión, sin establecer requisitos adicionales;

d) elaborando, con la colaboración de organismos de normalización y otros organismos del sector, normas técnicas pormenorizadas para ser utilizadas a efectos de cumplimiento del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo, cuando proceda;

e) creando una Agencia de la Unión Europea para la seguridad aérea independiente (en lo sucesivo, «Agencia»);

f) aplicando de manera uniforme todos los actos necesarios por parte de las autoridades nacionales competentes y por la Agencia en el marco de sus competencias respectivas;

g) recopilando, analizando e intercambiando información para apoyar una toma de decisiones con base empírica;

h) emprendiendo iniciativas de sensibilización y promoción, incluidas la formación, la comunicación y la difusión de información de seguridad pertinente.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento será aplicable:

a) al diseño y producción de productos, componentes y equipos para el control de aeronaves a distancia por una persona física o jurídica bajo la supervisión de la Agencia o de un Estado miembro, en la medida en que no estén cubiertos por la letra b);

▼B

b) al diseño, producción, mantenimiento y operación de aeronaves, así como sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos asociados para controlar aeronaves a distancia, cuando la aeronave esté o vaya a estar:

   i) matriculada en un Estado miembro, a menos y en la medida en que el Estado miembro haya transferido sus responsabilidades de conformidad con el Convenio de Chicago a un tercer país y que la explotación de la aeronave recaiga en un operador de aeronaves de un tercer país,

   ii) matriculada en un tercer país y explotada por un operador de aeronaves establecido, residente o con un centro de actividad principal en el territorio al que se aplican los Tratados,

   iii) una aeronave no tripulada, que no esté matriculada ni en un Estado miembro ni en un tercer país y que esté explotada en el territorio al que se aplican los Tratados por un operador de aeronaves establecido, residente o con un centro de actividad principal en dicho territorio;

c) a la operación de aeronaves con entrada o salida o dentro del territorio al que se aplican los Tratados por un operador de aeronaves de un tercer país;

d) al diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad, utilizados o previstos para su uso en los aeródromos a que se hace referencia en la letra e) y la prestación de servicios de asistencia en tierra y de servicios de dirección en la plataforma en dichos aeródromos;

e) al diseño, el mantenimiento y la explotación de aeródromos, incluidos los equipos respectivos relacionados con la seguridad utilizados en esos aeródromos, ubicados en el territorio al que se aplican los Tratados, que:

   i) se encuentran abiertos para uso público,

   ii) prestan servicio al transporte aéreo comercial, y

   iii) tienen una pista pavimentada instrumental de 800 metros o más, o se utilizan exclusivamente para helicópteros que utilicen procedimientos de aproximación o de salida por instrumentos;

f) sin perjuicio de la legislación de la Unión o nacional sobre medio ambiente y planificación del uso del suelo, a la protección de los alrededores de los aeródromos a que se hace referencia en la letra e);

g) a la prestación de servicios de gestión de tránsito aéreo y de navegación aérea (en lo sucesivo, «servicios de GTA/SNA»)en el espacio aéreo del Cielo Único Europeo, y al diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de sistemas y componentes utilizados para la prestación de dichos servicios de GTA/SNA;

▼M3

h) sin perjuicio del Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y de las responsabilidades de los Estados miembros en relación con el espacio aéreo bajo su jurisdicción, el diseño de las estructuras del espacio aéreo en el Cielo Único Europeo.

([1]) Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, relativo a la realización del Cielo Único Europeo (DO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj)

▼B

2. El presente Reglamento también se aplicará al personal y a las organizaciones que participen en las actividades a que se hace referencia en el apartado 1.

3. El presente Reglamento no se aplicará a:

a) las aeronaves y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlar la aeronave a distancia, cuando lleven a cabo actividades o servicios militares, de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, control fronterizo, vigilancia costera o similares, bajo el control y la responsabilidad de un Estado miembro, emprendidas en el interés general por un organismo investido de autoridad pública o en nombre de este, y tampoco se aplicará al personal ni a las organizaciones que participen en las actividades y los servicios desarrollados por dichas aeronaves;

b) los aeródromos o partes de estos, así como los equipos, el personal y las organizaciones, que son controlados y operados 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 que sean provistos o puestos a disposición por el ejército;

d) el diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de las aeronaves cuando esta última suponga un riesgo bajo para la seguridad aérea, según lo indicado en el anexo I, así como al personal y a las organizaciones que participen en esas actividades, a menos que se haya expedido a las aeronaves, o se considere que se les ha expedido, un certificado conforme al Reglamento (CE) n.º 216/2008.

Por lo que respecta a la letra a), los Estados miembros garantizarán que las actividades y servicios realizados por las aeronaves a que se refiere dicha letra se lleven a cabo teniendo debidamente en cuenta los objetivos de seguridad del presente Reglamento. Los Estados miembros también garantizarán que, cuando proceda, dichas aeronaves estén separadas del resto de las aeronaves de forma segura.

Sin perjuicio de las obligaciones que incumben a los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago, las aeronaves cubiertas por el anexo I del presente Reglamento y matriculadas en un Estado miembro podrán operar en otros Estados miembros, previo acuerdo del Estado miembro en cuyo territorio tenga lugar la operación. Estas aeronaves también podrán mantenerse y su diseño podrá modificarse en otros Estados miembros, siempre que las modificaciones de diseño y las actividades de mantenimiento se lleven a cabo bajo la supervisión del Estado miembro en el que esté matriculada la aeronave y de conformidad con los procedimientos establecidos en la legislación nacional de dicho Estado miembro.

4. Como excepción al apartado 3, párrafo primero, letra d), el presente Reglamento, y los actos delegados y de ejecución adoptados con arreglo al mismo, se aplicarán al diseño, la producción y el mantenimiento de un tipo de aeronave incluido en el ámbito de aplicación del anexo I, punto 1, letras e), f), g), h) o i), y al personal y a las organizaciones que participen en dichas actividades, cuando:

a) la organización responsable del diseño de ese tipo de aeronave haya solicitado un certificado de tipo a la Agencia de conformidad con el artículo 11 o, en su caso, haya hecho una declaración a la Agencia de conformidad con el artículo 18, apartado 1, letra a), respecto de ese tipo de aeronave;

▼B

b) ese tipo de aeronave esté previsto para la producción en serie, y

c) el diseño de ese tipo de aeronave no haya sido aprobado anteriormente de conformidad con la legislación nacional de un Estado miembro.

El presente Reglamento, y los actos delegados y de ejecución adoptados con arreglo al mismo, se aplicarán respecto del tipo de aeronave de que se trate a partir de la fecha de expedición del certificado de tipo o, en su caso, de la fecha en que se efectúe la declaración. No obstante, las disposiciones relativas a la evaluación de la solicitud del certificado de tipo y a la expedición del certificado de tipo por la Agencia, se aplicarán a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

▼M3

5. Sin perjuicio de los requisitos nacionales en materia de seguridad y defensa, y del artículo 1, apartado 2, del Reglamento (UE) 2024/2803, los Estados miembros garantizarán que:

a) las instalaciones a que se refiere el apartado 3, párrafo primero, letra b), del presente artículo que estén abiertas para uso público, y

b) los servicios de GTA/SNA a que se refiere el apartado 3, párrafo primero, letra c), del presente artículo que se proporcionen al tráfico aéreo al que se aplica el Reglamento (UE) 2024/2803,

ofrezcan un nivel de seguridad e interoperabilidad con los sistemas civiles tan eficaz como el que resulta de la aplicación de los requisitos esenciales establecidos en los anexos VII y VIII del presente Reglamento.

▼B

6. Un Estado miembro podrá decidir aplicar cualquiera de, o cualquier combinación de, las secciones I, II, III o VII del capítulo III a algunas o todas las actividades mencionadas en el apartado 3, párrafo primero, letra a), así como al personal y a las organizaciones que participen en dichas actividades, cuando considere que, habida cuenta de las características de las actividades, el personal y las organizaciones en cuestión y de la finalidad y el contenido de las disposiciones de que se trate, dichas disposiciones pueden aplicarse efectivamente.

A partir de la fecha especificada en dicha decisión, las actividades, el personal y las organizaciones afectados se regirán únicamente por las disposiciones de la sección o secciones afectadas y por las disposiciones del presente Reglamento relativas a la aplicación de dichas secciones.

El Estado miembro de que se trate notificará sin demora su decisión a la Comisión y a la Agencia y les facilitará toda la información pertinente, en particular:

a) la sección o secciones afectadas;

b) las actividades, el personal y las organizaciones en cuestión;

c) las razones que justifican su decisión, y

d) la fecha a partir de la cual se aplicará la decisión.

▼B

Cuando la Comisión, previa consulta a la Agencia, considere que no se ha cumplido la condición especificada en el párrafo primero, adoptará actos de ejecución estableciendo su decisión a tal efecto. Tras la notificación de dichos actos de ejecución al Estado miembro afectado, este decidirá sin demora modificar o revocar la decisión anterior a que se refiere el párrafo primero del presente apartado e informará de ello a la Comisión y a la Agencia.

Sin perjuicio del párrafo cuarto, un Estado miembro podrá decidir asimismo modificar o revocar en cualquier momento la decisión a que se refiere el párrafo primero del presente apartado. En tal caso, informará de ello sin demora a la Comisión y a la Agencia.

La Agencia incluirá en el repositorio a que se hace referencia en el artículo 74 todas las decisiones de la Comisión y de los Estados miembros notificadas con arreglo al presente apartado.

La Comisión, la Agencia y las autoridades competentes del Estado miembro correspondiente colaborarán en la aplicación del presente apartado.

7. Los Estados miembros pueden decidir eximir del presente Reglamento el diseño, el mantenimiento y la explotación de un aeródromo, y el equipo relacionado con la seguridad utilizado en dicho aeródromo, si dicho aeródromo no gestiona más de 10 000 pasajeros de transporte aéreo comercial al año ni más de 850 movimientos relacionados con operaciones de mercancías al año, con la condición de que los Estados miembros de que se trate garanticen que dicha exención no pone en peligro el cumplimento de los requisitos esenciales previstos en el artículo 33.

A partir de la fecha especificada en dicha decisión de exención, el diseño, el mantenimiento y la explotación del aeródromo en cuestión, sus equipos relacionados con la seguridad y los servicios de asistencia en tierra y de dirección en la plataforma en dicho aeródromo dejarán de estar regulados por el presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

El Estado miembro de que se trate notificará sin demora a la Comisión y a la Agencia su decisión de exención y los motivos para adoptar la misma.

Cuando la Comisión, previa consulta a la Agencia, considere que una exención de un Estado miembro no cumple las condiciones establecidas en el párrafo primero, adoptará actos de ejecución que establezcan su decisión a tal efecto. Tras la notificación de dichos actos de ejecución al Estado miembro afectado, este modificará o revocará sin demora su decisión de exención e informará de ello a la Comisión y a la Agencia.

Los Estados miembros notificarán también a la Comisión y a la Agencia las exenciones que hayan concedido en virtud del artículo 4, apartado 3 *ter*, del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

Los Estados miembros estudiarán anualmente las cifras de tráfico de los aeródromos que hayan eximido con arreglo al presente apartado o al artículo 4, apartado 3 *ter*, del Reglamento (CE) n.º 216/2008. Cuando un examen demuestre que, a lo largo de tres años consecutivos, uno de esos aeródromos gestiona más de 10 000 pasajeros al año en el transporte aéreo comercial o más de 850 movimientos relacionados con operaciones de mercancías al año, el Estado miembro en cuestión revocará la exención de dicho aeródromo. En tal caso, informará de ello a la Comisión y a la Agencia.

▼B

La Agencia incluirá todas las decisiones de la Comisión y de los Estados miembros que le hayan sido notificadas con arreglo al presente apartado en el repositorio a que se hace referencia en el artículo 74.

8. Los Estados miembros podrán decidir eximir del cumplimiento del presente Reglamento a las actividades de diseño, producción, mantenimiento y explotación de una o varias de las siguientes categorías de aeronaves:

a) aviones, distintos de los aviones no tripulados, que no tengan más de dos asientos, una velocidad de pérdida cuantificable o una velocidad de vuelo constante mínima en la configuración de aterrizaje que no exceda de 45 nudos de velocidad calibrada y una masa máxima de despegue (MTOM), según lo registrado por el Estado miembro, de no más de 600 kg para los aviones no destinados a operar en el agua o 650 kg para los aviones destinados a operar en el agua;

b) helicópteros, distintos de los helicópteros no tripulados, que no tengan más de dos asientos y una MTOM registrada por el Estado miembro, de no más de 600 kg para los helicópteros no destinados a operar en el agua o de 650 kg para los destinados a operar en el agua;

c) planeadores, con excepción de los no tripulados, y los planeadores a motor, con excepción de los planeadores a motor no tripulados, que no tengan más de dos asientos y un MTOM, según lo registrado por el Estado miembro, de no más de 600 kg.

No obstante, por lo que se refiere a las categorías de aeronaves mencionadas en el párrafo primero, los Estados miembros no podrán adoptar una decisión de este tipo respecto de las aeronaves para las que se haya expedido o se considere que se ha expedido un certificado, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 o con el presente Reglamento, o para las que se haya efectuado una declaración de conformidad con el presente Reglamento.

9. Una decisión de exención adoptada por un Estado miembro de conformidad con el apartado 8 no impedirá que una organización que tenga su centro de actividad principal en el territorio de dicho Estado miembro decida llevar a cabo sus actividades de diseño y producción respecto de aeronaves cubiertas por dicha decisión de conformidad con el presente Reglamento y con los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud. Cuando dicha organización adopte tal decisión, informará de ello al Estado miembro de que se trate. En tal caso, dicha decisión de exención adoptada por el Estado miembro con arreglo al apartado 8 no se aplicará a aquellas actividades de diseño y producción y a las aeronaves diseñadas y producidas como resultado de dichas actividades.

10. Sin perjuicio de las obligaciones que incumben a los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago, las aeronaves a las que se aplique dicha decisión de exención adoptada de conformidad con el apartado 8 y que estén matriculadas en el Estado miembro que adoptó dicha decisión podrán operar en otros Estados miembros, previo acuerdo del Estado miembro en cuyo territorio tenga lugar la operación. Estas aeronaves también podrán mantenerse o su diseño podrá modificarse en otros Estados miembros, siempre que esas actividades de mantenimiento y esas modificaciones de se lleven a cabo bajo la supervisión del Estado miembro en el que esté matriculada la aeronave y de conformidad con los procedimientos establecidos en la legislación nacional de dicho Estado miembro.

▼B

Todo certificado expedido en relación con aeronaves a las que se aplique una decisión de exención adoptada de conformidad con el apartado 8 indicará claramente que dicho certificado no se expidió con arreglo al presente Reglamento, sino con arreglo a la legislación nacional del Estado miembro que expide el certificado. Otros Estados miembros solo podrán aceptar estos certificados nacionales si ellos mismos han adoptado la decisión correspondiente con arreglo al apartado 8.

11. Las disposiciones de la legislación nacional del Estado miembro que haya adoptado una decisión de exención con arreglo al apartado 8 por la que se regulen las actividades de diseño, producción, mantenimiento y explotación de las aeronaves a las que se aplique dicha decisión serán proporcionales a la naturaleza y al riesgo de la actividad de que se trate y tendrán en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4, respectivamente.

El Estado miembro que haya adoptado una decisión de exención de conformidad con el apartado 8 notificará sin demora su decisión a la Comisión y a la Agencia y les facilitará toda la información pertinente y en particular la fecha a partir de la cual se aplica la decisión y la categoría de aeronaves afectadas por la decisión.

Un Estado miembro puede decidir modificar o revocar las decisiones de exención que haya adoptado con arreglo al apartado 8. En tal caso, informará consecuentemente de ello sin demora a la Comisión y a la Agencia.

La Agencia incluirá todas las decisiones de los Estados miembros que le hayan sido notificadas con arreglo al presente apartado en el repositorio a que se hace referencia en el artículo 74.

Una decisión de exención adoptada por un Estado miembro con arreglo al apartado 8 se aplicará también a las organizaciones y al personal que participen en las actividades de diseño, producción, mantenimiento y explotación a las que se aplique dicha decisión.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «supervisión»: la comprobación, por o en nombre de la autoridad competente, de forma permanente de que siguen cumpliéndose los requisitos del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados sobre su base, en virtud de los cuales se ha expedido un certificado o en relación con los cuales se ha hecho una declaración;

2) «Convenio de Chicago»: el Convenio sobre aviación civil internacional y sus anexos, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

3) «producto»: una aeronave, un motor o una hélice;

4) «componente»: cualquier elemento de un producto, tal como se define en el diseño de tipo de dicho producto;

▼M3

5) «GTA/SNA»: la gestión del tránsito aéreo tal como se define en el artículo 2, punto 9, del Reglamento (UE) 2024/2803 y los servicios de navegación aérea tal como se definen en el artículo 2, punto 5, de dicho Reglamento, así como las funciones de red mencionadas en el artículo 37 de dicho Reglamento y los servicios relativos a la producción y el tratamiento de datos y el formateo y la entrega de datos al tránsito aéreo general con fines de navegación aérea;

▼B

6) «componente GTA/SNA»: los objetos tangibles (como soportes físicos informáticos) e intangibles (como los programas informáticos) de los que depende la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (EATMN, por sus siglas en inglés de *European Air Traffic Management Network*));

7) «sistema GTA/SNA»: engloba los componentes de tierra y los embarcados, así como los equipos espaciales, que prestan apoyo a los servicios de navegación aérea en todas las fases de vuelo;

8) «Plan maestro de GTA»: el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo ([1]), de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 219/2007 del Consejo ([2]);

9) «certificación»: cualquier forma de reconocimiento de conformidad con el presente Reglamento, basado en una evaluación adecuada, de que una persona física o jurídica, producto, componente, equipo no instalado, equipo para controlar a distancia aeronaves no tripuladas, aeródromo, equipo de aeródromo relacionado con la seguridad, sistema GTA/SNA, componente GTA/SNA o dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento cumple los requisitos aplicables del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo, mediante la expedición de un certificado que acredite dicho cumplimiento;

10) «declaración»: declaración por escrito realizada de conformidad con el presente Reglamento bajo la responsabilidad exclusiva de una persona física o jurídica sujeta al presente Reglamento, por la que se confirma que se cumplen los requisitos aplicables del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo relacionados con una persona física o jurídica, un producto, un componente, un equipo no instalado, un equipo para controlar aeronaves no tripuladas de forma remota, un equipo de aeródromo relacionado con la seguridad, un sistema GTA/SNA, un componente GTA/SNA o un dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento;

11) «organismo cualificado»: una persona física o jurídica acreditada a la que la Agencia o una autoridad nacional competente, bajo su control y responsabilidad, pueden atribuirle determinadas tareas de certificación o supervisión en virtud del presente Reglamento;

([1]) Decisión 2009/320/CE del Consejo, de 30 de marzo de 200, por la que se refrenda el Plan maestro de gestión del tránsito aéreo europeo del proyecto de Investigación sobre gestión de tránsito aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR) (DO L 95 de 9.4.2009, p. 41).

([2]) Reglamento (CEn.º 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) (DO L 64 de 2.3.2007, p. 1).

▼B

12) «certificado»: cualquier certificado, aprobación, licencia, autorización, acreditación u otro documento expedido como consecuencia de una certificación que acredita el cumplimiento de los requisitos aplicables;

13) «operador de aeronaves»: cualquier persona física o jurídica que explota o desea explotar una o más aeronaves;

14) «operador de aeródromo»: cualquier persona física o jurídica que explota o desea explotar uno o más aeródromos;

15) «dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento»: cualquier tipo de dispositivo en el que se simulan condiciones de vuelo en tierra, incluidos simuladores de vuelo, dispositivos de entrenamiento de vuelo, entrenadores de procedimientos de navegación y vuelo, y dispositivos básicos de entrenamiento de vuelo por instrumentos;

16) «aeródromo»: una zona determinada situada en tierra o en agua, en una estructura fija, fijada fuera de la costa o flotante, incluidos sus edificios, instalaciones y equipos, destinada a ser utilizada total o parcialmente para la llegada, la salida o el movimiento en superficie de aeronaves;

17) «equipo de aeródromo relacionado con la seguridad»: cualquier instrumento, equipo, mecanismo, aparato, añadido, programa informático o accesorio que se utiliza o está destinado a ser utilizado para la explotación segura de aeronaves en un aeródromo;

18) «plataforma»: una zona definida de un aeródromo destinada a dar cabida a las aeronaves para el embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, correo o carga, o bien para el abastecimiento de combustible, el estacionamiento o el mantenimiento;

19) «servicio de dirección en la plataforma»: servicio prestado para regular las actividades y el movimiento de las aeronaves y vehículos en una plataforma;

20) «servicio de información de vuelo»: servicio prestado con el fin de dar asesoramiento e información que resulten útiles para la operación de vuelos de manera segura y eficiente;

21) «tránsito aéreo general»: todos los movimientos de las aeronaves civiles y aeronaves del Estado realizados de conformidad con los procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

22) «normas y prácticas recomendadas internacionales»: normas y prácticas recomendadas internacionales adoptadas por la OACI en virtud del artículo 37 del Convenio de Chicago;

23) «servicio de asistencia en tierra»: todos los servicios prestados en los aeródromos que comprendan actividades relacionadas con la seguridad en los ámbitos de supervisión en tierra, despacho de vuelos y control de carga, asistencia a pasajeros, asistencia con equipajes, asistencia de carga y correo, asistencia a la aeronave en la plataforma, servicios para aeronaves, asistencia de combustible y lubricante y carga de productos de restauración, incluidos los casos en los que los operadores de las aeronaves se prestan a sí mismos dichos servicios de asistencia en tierra (autoasistencia);

▼B

24) «transporte aéreo comercial»: la explotación de una aeronave para transportar pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o de otro tipo de contraprestación económica;

25) «rendimiento en materia de seguridad»: logro de la Unión, de un Estado miembro o de una organización en lo que respecta a la seguridad, de conformidad con lo definido mediante sus metas s de rendimiento en materia de seguridad y sus indicadores de rendimiento en materia de seguridad;

26) «indicador de rendimiento de seguridad»: parámetro utilizado para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad;

27) «meta de rendimiento de seguridad»: el objetivo planificado o previsto para el cumplimiento de indicadores de rendimiento en materia de seguridad a lo largo de un período de tiempo dado;

28) «aeronave»: la máquina que puede sostenerse en la atmósfera a partir de reacciones del aire distintas de las reacciones del aire contra la superficie de la tierra;

29) «equipo no instalado»: cualquier instrumento, equipo, mecanismo, aparato, añadido, programa informático o accesorio que el operador lleva a bordo de una aeronave, que no es un componente, y que se utiliza o está destinado a utilizarse para operar o controlar una aeronave, ayuda a la capacidad de supervivencia de sus ocupantes o que puede tener efecto en la operación segura de la aeronave;

30) «aeronave no tripulada» : cualquier aeronave que opere o esté diseñada para operar de forma autónoma o para ser pilotada a distancia sin un piloto a bordo;

31) «piloto a distancia»: toda persona física responsable de la conducción segura del vuelo de una aeronave no tripulada mediante la utilización de sus mandos de vuelo, ya sea manualmente o, cuando la aeronave no tripulada vuele automáticamente, mediante la supervisión de su rumbo y siendo capaz de intervenir y cambiar de rumbo en cualquier momento;

32) «equipo para controlar aeronaves no tripuladas de forma remota»: cualquier instrumento, equipo, mecanismo, aparato, añadido, programa informático o accesorio que sea necesario para el funcionamiento seguro de una aeronave no tripulada que no sea un componente de la misma y no se lleve a bordo de dicha aeronave no tripulada;

▼M3

33) «espacio aéreo del Cielo Único Europeo»: el espacio aéreo sobre el territorio al que se aplican los Tratados, así como cualquier otro espacio aéreo en el que los Estados miembros aplican el Reglamento (UE) 2024/2803, de conformidad con el artículo 1, apartado 4, de dicho Reglamento;

34) «autoridad nacional competente»: uno o más organismos designados por un Estado miembro y con las facultades y las responsabilidades asignadas necesarias para llevar a cabo las tareas relacionadas con la certificación, supervisión y ejecución de conformidad con el presente Reglamento, y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

▼B

Artículo 4

Principios aplicables a las medidas adoptadas en virtud del presente Reglamento

1. Al adoptar medidas en virtud del presente Reglamento, la Comisión, la Agencia y los Estados miembros deberán:

a) reflejar el estado actual de la técnica y las mejores prácticas en materia de aviación y tendrán en cuenta la experiencia a escala mundial en aviación, así como los avances científicos y técnicos en los ámbitos correspondientes;

b) basarse en los mejores análisis y pruebas disponibles;

c) permitir la reacción inmediata, una vez establecidas las causas de accidentes, incidentes graves y violaciones de protección intencionadas;

d) tener en cuenta las relaciones de interdependencia entre los diferentes ámbitos de la seguridad aérea, así como entre la seguridad aérea, la ciberseguridad y otros ámbitos técnicos de la normativa de la aviación;

e) establecer, en la medida de lo posible, requisitos y procedimientos basados en el rendimiento y centrados en los objetivos que deben alcanzarse, permitiendo al mismo tiempo diferentes medios para lograr el cumplimiento de dichos objetivos basados en el rendimiento;

f) promover la cooperación y el uso eficiente de recursos entre las autoridades a escala de la Unión y de los Estados miembros;

g) adoptar medidas no vinculantes, incluidas medidas para promover la seguridad, cuando sea posible;

h) tener en cuenta los derechos y las obligaciones internacionales en el ámbito de la aviación civil de la Unión y de los Estados miembros, entre ellos los establecidos en el Convenio de Chicago.

2. Las medidas adoptadas en el marco del presente Reglamento se corresponderán y serán proporcionadas a la naturaleza y a los riesgos de cada actividad concreta a la que se refieren. Durante la preparación y promulgación de dichas medidas, la Comisión, la Agencia y los Estados miembros, tendrán en cuenta, según proceda para la actividad en cuestión:

a) si hay personas distintas de la tripulación de vuelo a bordo y, en particular si la operación está abierta al público;

b) en qué medida podría la actividad poner en peligro a terceros o a propiedades en tierra;

c) la complejidad, las prestaciones y las características operacionales de la aeronave en cuestión;

d) la finalidad del vuelo, el tipo de aeronave y el tipo de espacio aéreo utilizado;

e) el tipo, la escala y la complejidad de la operación o actividad, incluidos, cuando proceda, el tamaño y el tipo de tráfico gestionado por la persona u organización responsable;

▼B

f) en qué medida las personas afectadas por los riesgos que supone la operación pueden evaluar y controlar dichos riesgos;

g) los resultados de actividades previas de certificación y supervisión.

CAPÍTULO II

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD AÉREA

Artículo 5

Programa Europeo de Seguridad Aérea

1. La Comisión, previa consulta a la Agencia y los Estados miembros, adoptará, publicará y actualizará, según proceda, un documento en el que se describa el funcionamiento del sistema europeo de seguridad aérea y que contenga las normas, las actividades y los procesos que se utilizan para gestionar la seguridad de la aviación civil en la Unión de conformidad con el presente Reglamento («Programa Europeo de Seguridad Aérea»).

2. El Programa europeo de seguridad aérea incluirá al menos los elementos relacionados con las responsabilidades del Estado de gestión de la seguridad descritos en las normas y prácticas recomendadas internacionales.

En el Programa europeo de seguridad aérea se describirá también el proceso para desarrollar, adoptar, actualizar y aplicar el Plan europeo de seguridad aérea al que se refiere el artículo 6, en el que participarán estrechamente los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes.

Artículo 6

Plan Europeo de Seguridad Aérea

1. La Agencia, en estrecha colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, elaborará, adoptará, publicará y posteriormente actualizará, al menos una vez al año, un Plan europeo de seguridad aérea. Tomando como base la evaluación de la información pertinente sobre seguridad, el Plan europeo de seguridad aérea determinará los principales riesgos de seguridad que afectan al sistema europeo de seguridad aérea y establecerá las medidas necesarias para mitigarlos.

2. La Agencia, en estrecha colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, documentará en una cartera de riesgos de seguridad específica los riesgos de seguridad a que se refiere el apartado 1 del presente artículo y hará un seguimiento de la aplicación de las correspondientes medidas de mitigación por parte de las partes implicadas, incluso, cuando proceda, estableciendo indicadores de rendimiento en materia de seguridad.

3. El Plan europeo de seguridad aérea especificará, habida cuenta de los objetivos establecidos en el artículo 1, el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad en la Unión. La Comisión, la Agencia y los Estados miembros, deberán aspirar a conseguir conjuntamente este nivel de rendimiento en materia de seguridad.

▼B

Artículo 7

Programa Estatal de Seguridad

1. Cada Estado miembro, en consulta con las partes interesadas pertinentes, establecerá y mantendrá un Programa Estatal de Seguridad para la gestión de la seguridad de la aviación civil por lo que respecta a las actividades de aviación bajo su responsabilidad («Programa Estatal de Seguridad»). Dicho programa será proporcionado al tamaño y la complejidad de dichas actividades y será coherente con el Programa Europeo de Seguridad Aérea.

2. El Programa Estatal de Seguridad incluirá al menos los elementos relacionados con las responsabilidades del Estado de gestión de la seguridad descritos en las normas y prácticas recomendadas internacionales.

3. El Programa Estatal de Seguridad especificará, habida cuenta de los objetivos previstos en el artículo 1 y el nivel de rendimiento en materia de seguridad a que se refiere el artículo 6, apartado 3, el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad que se ha de alcanzar a nivel nacional por lo que respecta a las actividades de aviación bajo la responsabilidad del Estado miembro en cuestión.

Artículo 8

Plan Estatal de Seguridad Aérea

1. El Programa Estatal de Seguridad incluirá o irá acompañado de un Plan Estatal de Seguridad Aérea. Tomando como base la evaluación de información pertinente sobre seguridad, cada Estado miembro, en consulta con las partes interesadas pertinentes, determinará en ese plan los principales riesgos de seguridad que afectan a su sistema nacional de seguridad de la aviación civil y establecerá las medidas necesarias para mitigarlos.

2. El Plan Estatal de Seguridad Aérea comprenderá los riesgos y las medidas determinados en el Plan Europeo de Seguridad Aérea pertinentes para el Estado miembro en cuestión. El Estado miembro informará a la Agencia de los riesgos y las medidas determinados en el Plan Europeo de Seguridad Aérea que no considere pertinentes para su sistema nacional de seguridad aérea y las razones para que así sea.

CAPÍTULO III

REQUISITOS SUSTANTIVOS

SECCIÓN I

Aeronavegabilidad y protección del medio ambiente

Artículo 9

Requisitos esenciales

1. Las aeronaves especificadas en el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), distintas de las aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados deberán cumplir los requisitos esenciales de aeronavegabilidad establecidos en el anexo II del presente Reglamento.

▼B

2. ►M4 En lo que se refiere al ruido y las emisiones, dichas aeronaves y sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados cumplirán los requisitos de protección medioambiental incluidos en la enmienda 14 al volumen I, en la enmienda 11 al volumen II y en la enmienda 2 al volumen III, todas ellas aplicables el 1 de enero de 2024, del anexo 16 del Convenio de Chicago. ◄

Los requisitos esenciales para la compatibilidad medioambiental establecidos en el anexo III del presente Reglamento se aplicarán a los productos, componentes y equipos no instalados en la medida en que las disposiciones del Convenio de Chicago a que se refiere el primer párrafo del presente apartado no incluyan requisitos de protección medioambiental.

Las organizaciones que participen en el diseño, la producción y el mantenimiento de los productos a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), cumplirán lo dispuesto en el punto 8 del anexo III del presente Reglamento.

Artículo 10

Cumplimiento

1. En cuanto a las aeronaves referidas en el artículo 2, apartado 1, letra a), distintas de las aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices y componentes, se garantizará el cumplimiento del artículo 9 de conformidad con los artículos 11 y 12 y con el artículo 15, apartado 1.

2. En cuanto a las aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra b), inciso i), distintas de las aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, se garantizará el cumplimiento del artículo 9 de conformidad con los artículos 11 a 16.

Artículo 11

Diseño de productos

El diseño de un producto estará sujeto a certificación y se expedirá un certificado de tipo a su favor. Asimismo, las modificaciones de dicho diseño estarán sujetas a certificación que concluirá con la expedición de un certificado de modificaciones que incluya los certificados de tipo suplementarios. Los diseños de reparación estarán sujetos a certificación y se expedirá una aprobación a su favor.

Se expedirá una aprobación en relación con los datos sobre idoneidad operativa asociados a un diseño de tipo. La aprobación se incluirá en el certificado de tipo o en el certificado de tipo restringido a que se refiere el artículo 18, apartado 1, letra b), según corresponda.

El certificado de tipo, el certificado de modificación, la aprobación de los diseños de reparación y la aprobación de los datos de idoneidad operativa se expedirán previa solicitud cuando el solicitante haya demostrado que el diseño del producto cumple las bases de certificación establecidas de conformidad con el acto delegado a que se refieren el artículo 19, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), según proceda, y que el diseño del producto no tiene ninguna característica que lo haga inseguro o incompatible desde el punto de vista medioambiental a los efectos de las operaciones.

▼B

Asimismo, este certificado de tipo, el certificado de modificaciones, la aprobación de los diseños de reparación y la aprobación de los datos sobre idoneidad operativa podrán expedirse sin dicha solicitud, por una organización aprobada conforme al artículo 15 a la que se le haya concedido la facultad de expedir tales certificados o aprobaciones de conformidad con el acto delegado a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra k), cuando dicha organización haya determinado que el diseño del producto cumple las condiciones previstas en el tercer párrafo del presente apartado.

No será necesario un certificado de tipo aparte para el diseño de motores y hélices que se hayan certificado como parte del diseño de una aeronave de conformidad con el presente artículo.

Artículo 12

Diseño de componentes

A menos que en los actos delegados a que se refiere el artículo 19 se disponga otra cosa, el diseño de componentes estará sujeto a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que el diseño del componente cumple las bases de certificación establecidas de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra b), inciso iii).

Asimismo, este certificado podrá expedirse sin dicha solicitud, por una organización aprobada conforme al artículo 15 a la que se le haya concedido la facultad de expedir dichos certificados de conformidad con el acto delegado a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra k), cuando dicha organización haya determinado que el diseño del componente cumple las bases de certificación establecidas de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra b), inciso iii).

No será necesario un certificado aparte para el diseño de componentes que se hayan certificado como parte del diseño de un producto de conformidad con el artículo 11.

Artículo 13

Diseño de equipos no instalados

Cuando así se disponga en los actos delegados a que se refiere el artículo 19, el diseño de equipos no instalados estará sujeto a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que el diseño del equipo no instalado cumple las bases de certificación establecidas de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra b), inciso iii).

Asimismo, este certificado podrá expedirse sin dicha solicitud, por una organización aprobada conforme al artículo 15 a la que se le haya concedido la facultad de expedir dichos certificados de conformidad con el acto delegado a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra k), cuando dicha organización haya determinado que el diseño del equipo no instalado cumple las bases de certificación establecidas de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra b), inciso iii).

▼B

Artículo 14

Aeronaves individuales

1. Las aeronaves individuales estarán sujetas a certificación y se expedirá a su favor un certificado de aeronavegabilidad y, cuando así se disponga en los actos delegados a que se refiere el artículo 19, un certificado acústico.

Estos certificados se expedirán previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que la aeronave es conforme con el diseño certificado en virtud del artículo 11, y que la aeronave está en condiciones de operar de forma segura y compatible con el medio ambiente.

2. Los certificados a que se refiere el apartado 1 del presente artículo seguirán siendo válidos mientras la aeronave y sus motores, hélices, componentes y el equipo no instalado se mantengan de conformidad con las actos de ejecución referidos al mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se refiere el artículo 17 y estén en condiciones de funcionar de forma segura y compatible con el medio ambiente.

Artículo 15

Organizaciones

1. A menos que en los actos delegados a que se refiere el artículo 19 se disponga otra cosa, las organizaciones responsables del diseño y de la producción de los productos, los componentes y los equipos no instalados estarán sujetas a certificación y se expedirá una aprobación a su favor. Esta aprobación se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados a que se refiere el artículo 19 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 9. En la aprobación se deberán especificar las facultades concedidas a la organización y el alcance de la aprobación.

2. Necesitarán también aprobación:

a) las organizaciones responsables del mantenimiento y la gestión de la aeronavegabilidad continua de productos, componentes y equipos no instalados, y

b) las organizaciones que participan en la formación del personal responsable de dar el visto bueno a un producto, componente o equipo no instalado tras una intervención de mantenimiento.

Sin embargo, el párrafo primero no se aplicará en las situaciones en que, como resultado de la adopción de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 17, apartado 1, letra b), y teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4, y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, no sea necesaria dicha aprobación.

Las aprobaciones a las que se refiere el presente apartado se expedirán previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple con los actos de ejecución a los que se refiere el artículo 17, adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 9.

3. En las aprobaciones a que se refiere el apartado 2 del presente artículo se especificarán las facultades concedidas a la organización. Las aprobaciones podrán modificarse para añadir o eliminar facultades, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere del artículo 17, apartado 1, letra b).

▼B

4. Las aprobaciones a que se refiere el apartado 2 del presente artículo se podrán limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de dicha aprobación, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 17, apartado 1, letra b).

5. Cuando 1como resultado de la adopción de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 17, apartado 1, letra b), y teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4 y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, no sea necesaria una aprobación como la referida en el apartado 2 del presente artículo, los actos de ejecución a que se refiere el artículo 17 podrán sin embargo exigir que la organización de que se trate declare su capacidad y la disponibilidad de medios para cumplir sus obligaciones asociadas con las actividades que realiza de conformidad con dichos actos de ejecución.

Artículo 16

Personal

1. El personal responsable de dar el visto bueno a un producto, un componente o un equipo no instalado tras una intervención de mantenimiento deberá ser titular de una licencia, excepto en aquellas situaciones en las que, como consecuencia de la adopción de los actos de ejecución a los que se refiere el artículo 17, apartado 1, letra d), teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4, y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, tal licencia no se requiera.

Dicha licencia se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 17 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 9.

2. En las licencias a las que se refiere el apartado 1 del presente artículo se especificarán las facultades concedidas al personal. Las licencias se podrán modificar para añadir o eliminar facultades, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 17, apartado 1, letra d).

3. Las licencias a las que hace referencia el apartado 1 del presente artículo se podrán limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de las mismas, de conformidad con los actos ejecución adoptados con arreglo al artículo 17, apartado 1, letra d).

Artículo 17

Actos de ejecución sobre aeronavegabilidad

1. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 9 para las aeronaves a las que se refiere el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), distintas de las aeronaves no tripuladas, así como para sus motores, hélices, componentes y equipo no instalado, la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas relativas a:

a) las normas y los procedimientos para el mantenimiento de los certificados a que hace referencia el artículo 14 y en el artículo 18, apartado 2, primer párrafo, letra a);

b) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de las aprobaciones contempladas en el artículo 15, apartado 2, y para aquellas situaciones en las que se no se requieran tales aprobaciones;

c) las normas y los procedimientos para la declaración a que hace referencia el artículo 15, apartado 5, y las situaciones en las que se requiera tal declaración;

▼B

d) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de las licencias contempladas en el artículo 16, y las situaciones en las que no se requieran tales licencias;

e) las facultades y responsabilidades de los titulares de las aprobaciones y licencias expedidas conforme al artículo 15, apartado 2, y al artículo 16, y de las organizaciones que efectúen declaraciones conforme al artículo 15, apartado 5;

f) las normas y los procedimientos para el mantenimiento de productos, componentes y equipos no instalados;

g) las normas y los procedimientos para la gestión de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves;

h) los requisitos adicionales de aeronavegabilidad para productos, componentes y equipos no instalados, cuyo diseño ya haya sido certificado, que sean necesarios para contribuir al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las mejoras de la seguridad.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

2. Cuando adopte dichos actos de ejecución, la Comisión garantizará la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 9 y tendrá debidamente en cuenta las normas y prácticas recomendadas internacionales, en particular las establecidas en los anexos 1, 6 y 8 del Convenio de Chicago.

▼M2

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, al adoptar actos de ejecución en virtud del apartado 1 relativos a sistemas de inteligencia artificial que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]), se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

Artículo 18

Excepciones

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 9 a 13, según proceda:

a) el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables a que hace referencia el artículo 9 del diseño de productos, de componentes y de equipos no instalados puede evaluarse sin la expedición de un certificado, cuando así se disponga en los actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra d), inciso i). En ese caso, los actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra j), determinarán las condiciones y los procedimientos para dicha evaluación. Dichos actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra d), inciso i), pueden establecer que se permita a la organización responsable del diseño y la producción de dichos productos, componentes y equipos no instalados, declarar la conformidad del diseño de estos con los requisitos esenciales y las especificaciones detalladas establecidos de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra d), inciso i), adoptados para garantizar la conformidad de dichos diseños con estos requisitos esenciales;

([1]) Reglamento (UE) 2024/1689 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establecen normas armonizadas en materia de inteligencia artificial y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 300/2008, (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 y (UE) 2019/2144 y las Directivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 y (UE) 2020/1828 (Reglamento de Inteligencia Artificial) (DO L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

b) cuando el diseño de una aeronave no cumpla los requisitos esenciales a que hace referencia el artículo 9, podrá expedirse un certificado de tipo restringido. En ese caso, este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que el diseño de la aeronave cumple las bases de certificación establecidas de conformidad con los actos delegados a que hace referencia el artículo 19, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), y que el diseño de la aeronave es adecuado en términos de aeronavegabilidad y compatibilidad medioambiental, a la vista del uso previsto de la aeronave.

2. No obstante lo dispuesto en los artículos 9, 10 y 14, según proceda:

a) de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 19, se expedirá un certificado de aeronavegabilidad restringido o un certificado acústico restringido para aquellas aeronaves cuyo diseño haya sido objeto de una declaración de conformidad con el apartado 1, letra a), o respecto de las cuales se haya expedido un certificado de tipo restringido con arreglo al apartado 1, letra b). En este caso, estos certificados se expedirán previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que la aeronave cumple con ese diseño y que la aeronave está en condiciones de operar de forma segura y compatible con el medio ambiente;

b) de conformidad con los actos delegados a que se refiere en virtud del artículo 19, podrá expedirse una autorización de vuelo para permitir la explotación de una aeronave que no disponga de un certificado de aeronavegabilidad válido ni de un certificado de aeronavegabilidad restringido válido. En este caso, esta autorización de vuelo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que la aeronave es capaz de realizar un vuelo sencillo en condiciones de seguridad.

Asimismo, esta autorización de vuelo podrá expedirse sin dicha solicitud, por una organización aprobada conforme al artículo 15 a la que se le haya concedido la facultad de expedir dichas autorizaciones de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra k), o con el acto de ejecución a que hace referencia el artículo 17, apartado 1, letra e), siempre que dicha organización haya determinado que la aeronave es capaz de realizar un vuelo sencillo en condiciones de seguridad.

La autorización de vuelo estará sujeta a limitaciones adecuadas, según lo previsto en los actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra f), y en particular a limitaciones para garantizar la seguridad de terceros.

Artículo 19

Competencias delegadas

1. Para las aeronaves a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), distintas de las aeronaves no tripuladas, así como para sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128 con el fin de establecer normas detalladas en relación con:

a) los requisitos detallados de protección medioambiental para los productos, componentes y equipos no instalados a que hace referencia el artículo 9, apartado 2, párrafo segundo;

b) las condiciones para establecer y notificar cuanto sigue a un solicitante por la Agencia según el artículo 77:

   i) las bases de la certificación de tipo aplicables a un producto a efectos de la certificación de tipo a que se refieren el artículo 11 y el artículo 18, apartado 1, letra b),

▼B

ii) las bases de certificación aplicables a un producto a efectos de la aprobación de los datos de idoneidad operativa a que hace referencia el artículo 11, y en particular:

— el programa mínimo de formación para obtener la habilitación de tipo del personal certificador de mantenimiento,

— el programa mínimo para la habilitación de tipo de los pilotos y los datos de referencia para la cualificación objetiva de los simuladores asociados,

— la lista maestra de equipo mínimo (MEL, por sus siglas en inglés de *Minimum Equipment List*), según convenga,

— datos sobre el tipo de aeronave pertinentes para la tripulación de cabina de pasajeros,

— especificaciones adicionales para garantizar el cumplimiento de la sección III,

iii) las bases de certificación aplicables a un componente o equipo no instalado, incluidos los equipos e instrumentos relacionados con la seguridad a que hace referencia el artículo 30, apartado 7, a efectos de la certificación a que se refieren los artículos 12 y 13;

c) las condiciones específicas para el cumplimiento de las aeronaves a que hace referencia en artículo 2, apartado 1, letra b), inciso ii), con los requisitos esenciales a que hace referencia el artículo 9;

d) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados a que se refieren los artículos 11, 12, 13, y y el artículo 18, apartado 1, letra b), y en particular:

i) las condiciones para aquellas situaciones en las que, con vistas a lograr los objetivos establecidos en el artículo 1 y teniendo en cuenta la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, se requieran o no dichos certificados o se permitan las declaraciones, según proceda,

ii) las condiciones sobre la duración de dichos certificados y relativas a la renovación de los mismos cuando su duración sea limitada;

e) las condiciones para la expedición, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados de aeronavegabilidad y los certificados acústicos a que se refiere el artículo 14, apartado 1, así como de los certificados de aeronavegabilidad restringidos y los certificados acústicos restringidos a que se refiere el artículo 18, apartado 2, primer párrafo, letra a);

f) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión,la revocación,y el uso de las autorizaciones de vuelo a que se refiere el artículo 18, apartado 2, primer párrafo, letra b);

g) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de las aprobaciones a que se refiere el artículo 15, apartado 1, y para aquellas situaciones en las que, con vistas a lograr los objetivos establecidos en el artículo 1 y teniendo en cuenta la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, se requieran o no dichas aprobaciones o se permitan las declaraciones, según proceda;

h) las facultades y responsabilidades de los titulares de los certificados expedidos de conformidad con los artículos 11, 12 y 13, el artículo 14, apartado 1, el artículo 15, apartado 1, el artículo 18, apartado 1, letra b), y apartado 2, y de las organizaciones que hayan efectuado declaraciones conforme al artículo 18, apartado 1, letra a), y a la letra g) del presente apartado;

▼B

i) las condiciones para establecer las especificaciones detalladas aplicables al diseño de productos, el diseño de componentes y el diseño de equipo no instalado que están sujetas a una declaración de conformidad con el artículo 18, apartado 1, letra a);

j) las condiciones y procedimientos para evaluar, conforme al artículo 18, apartado 1, letra a), la aeronavegabilidad y la compatibilidad medioambiental del diseño de productos, el diseño de componentes y el diseño de equipos no instalados sin necesidad de expedir un certificado, incluidas las condiciones y limitaciones para las operaciones;

k) las condiciones conforme a las cuales, a las organizaciones que han recibido una aprobación en virtud del artículo 15, apartado 1, se les pueden conferir facultades para expedir los certificados previstos en los artículos 11, 12 y 13 y en el artículo 18, apartado 2, primer párrafo, letra b).

2. En cuanto a la aeronavegabilidad y la compatibilidad medioambiental de las aeronaves a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), distintas de las aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados, en virtud del artículo 128, para modificar los anexos II y III, cuando resulte necesario como consecuencia de los avances técnicos, operativos o científicos o de pruebas verificadas en el ámbito de la aeronavegabilidad o de la compatibilidad medioambiental, a fin de conseguir los objetivos establecidos en el artículo 1, y en la medida en que resulte necesario para ello.

3. En lo que respecta a la compatibilidad medioambiental de las aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), distintas de las aeronaves no tripuladas y sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 128, a fin de modificar las referencias a las disposiciones del Convenio de Chicago a que se refiere el artículo 9, apartado 2, primer párrafo con el fin de actualizarlas a la luz de ulteriores enmiendas de dichas disposiciones que entren en vigor después del 4 de julio de 2018 y que sean aplicables en todos los Estados miembros, siempre que dichas adaptaciones no amplíen el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

▼M2

4. Al adoptar actos delegados en virtud de los apartados 1 y 2 relativos a sistemas de inteligencia artificial que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689, se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

SECCIÓN II

Personal de vuelo

Artículo 20

Requisitos esenciales

Los pilotos y los tripulantes de cabina de pasajeros que intervengan en la explotación de las aeronaves mencionadas en el artículo 2, apartado 1, letra b), distintas de las aeronaves no tripuladas, así como los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento, y las personas y organizaciones que intervengan en la formación, las pruebas, la verificación o la evaluación médica de dichos pilotos y dicha tripulación de cabina de pasajeros deberán cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV.

▼B

Artículo 21

Pilotos

1. Los pilotos deberán ser titulares de una licencia de piloto y de un certificado médico de piloto apropiados para la operación que se vaya a realizar, excepto en aquellas situaciones en las que, como resultado de la adopción de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 23, apartado 1, letra c), inciso i), teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4 y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, no se requieran tales licencias o certificados médicos.

2. La licencia de piloto a que hace referencia el apartado 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple con los actos de ejecución adoptados a que hace referencia el artículo 23 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 20.

3. El certificado médico de piloto al que hace referencia el apartado 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple los actos de ejecución a que hace referencia el artículo 23 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 20.

4. En las licencias de piloto y en los certificados médicos de piloto a los que hace referencia el apartado 1 del presente artículo se especificarán las facultades concedidas al piloto.

La licencia de piloto y el certificado médico de piloto podrán modificarse para añadir o eliminar facultades, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 23, apartado 1, letra c).

5. La licencia de piloto o el certificado médico de piloto a que hace referencia el apartado 1 del presente artículo se podrán limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de la licencia o del certificado médico, de conformidad con los actos de ejecución a que hace referencia el artículo 23, apartado 1, letra c).

6. La formación y la experiencia en aeronaves no sujetas al presente Reglamento podrán ser reconocidas a los efectos de obtener la licencia de piloto que se indica en el apartado 1 del presente artículo, de conformidad con los actos de ejecución a que hace referencia el artículo 23, apartado 1, letra c), inciso iv).

Artículo 22

Tripulantes de cabina de pasajeros

1. Los tripulantes de cabina de pasajeros que participen en actividades de transporte aéreo comercial deberán ser titulares de un certificado.

2. Teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4 y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, se podrá exigir también a los tripulantes de cabina de pasajeros que realicen actividades distintas de las del transporte aéreo comercial que sean titulares de un certificado, de conformidad con los actos de ejecución a que hace referencia el artículo 23, apartado 2, letra a).

▼B

3. Los certificados a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo se expedirán previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple con las normas establecidas en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 23 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 20.

4. Los certificados a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo especificarán las facultades concedidas a los tripulantes de cabina de pasajeros. Los certificados se podrán modificar para añadir o eliminar facultades, con arreglo a los actos de ejecución a que hace referencia el artículo 23, apartado 2, letra a).

5. Los certificados a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo se podrán limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de dicho certificado, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 23 apartado 2, letra a).

6. Antes de ejercer sus facultades, y después a intervalos regulares, los tripulantes de cabina de pasajeros estarán sujetos a una evaluación de aptitud médica para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales en materia de aptitud médica indicados en el artículo 20, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 23, apartado 2, letra b).

Artículo 23

Actos de ejecución para pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros

1. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 20 para los pilotos que intervengan en la explotación de las aeronaves a las que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra b), distintas de las aeronaves no tripuladas, la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución estableciendo disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

a) las diferentes categorías de licencias de piloto y de certificados médicos de piloto a que se refiere el artículo 21, así como las diferentes habilitaciones para dichas licencias de piloto, según los distintos tipos de actividades que vayan a desempeñarse;

b) las facultades y responsabilidades de los titulares de licencias de piloto, habilitaciones y certificados médicos de piloto;

c) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de las licencias de piloto, las habilitaciones y los certificados médicos de piloto, incluidas:

   i) las normas y los procedimientos para situaciones en las que no se requieran tales licencias, habilitaciones y certificados médicos,

   ii) las normas y los procedimientos para la conversión de las licencias nacionales de piloto y de los certificados médicos nacionales de piloto en las licencias de piloto y los certificados médicos de piloto que se indican en el artículo 21, apartado 1,

   iii) las normas y los procedimientos para la conversión de licencias nacionales de mecánico de a bordo en las licencias de piloto indicadas en el artículo 21, apartado 1,

▼B

iv) la normas y los procedimientos para el reconocimiento de la formación y la experiencia en aeronaves no sujetas al presente Reglamento con el fin de obtener las licencias de piloto previstas en el artículo 21, apartado 1.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

A la hora de adoptar dichos actos de ejecución, la Comisión garantizará la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 20 del presente Reglamento y tendrá debidamente en cuenta las normas y prácticas recomendadas internacionales, en particular las establecidas en el anexo 1 del Convenio de Chicago.

Dichos actos de ejecución incluirán, cuando proceda, disposiciones para la expedición de todos los tipos de licencias y habilitaciones de piloto exigidas con arreglo al anexo I del Convenio de Chicago. Estos actos de ejecución también podrán incluir disposiciones sobre la expedición de otros tipos de licencias y habilitaciones de piloto.

2. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 20 para los tripulantes de cabina que intervengan en la explotación de las aeronaves a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra b), distintas de las aeronaves no tripuladas, la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución estableciendo disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

a) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados de los tripulantes de cabina de pasajeros, y para las situaciones en las que se requieran tales certificados para los tripulantes de cabina de pasajeros que participen en actividades distintas de las del transporte aéreo comercial;

b) las normas y los procedimientos de evaluación de la aptitud médica de los tripulantes de cabina de pasajeros a que hace referencia el artículo 22;

c) las facultades y responsabilidades de los titulares de certificados de tripulante de cabina de pasajeros a que hace referencia el artículo 22.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

Artículo 24

Organizaciones de formación y centros médicos aeronáuticos

1. Los centros médicos aeronáuticos requerirán aprobación.

2. También requerirán aprobación las organizaciones de formación de pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros, excepto en aquellas situaciones en las que, como resultado de la adopción de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra a), teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4 y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, tal aprobación no se requiera.

3. Las aprobaciones a las que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo se expedirán previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 20.

▼B

4. En las aprobaciones a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo se especificarán las facultades concedidas a la organización. Las aprobaciones podrán modificarse para añadir o eliminar facultades, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra a).

5. Las aprobaciones a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo se podrán limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de dicha aprobación, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra a).

6. Cuando, como resultado de la adopción de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra a), teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4, y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, no se requiera la aprobación a la que se refiere el apartado 2 del presente artículo a una organización de formación de pilotos o una organización de formación de tripulantes de cabina de pasajeros, los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra b), podrán aún seguir exigiendo que la organización de que se trate declare su capacidad y la disponibilidad de medios para cumplir sus obligaciones asociadas con las actividades que realiza de conformidad con dichos actos de ejecución.

Artículo 25

Dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento

1. Será necesario un certificado en relación con cada dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento utilizado para la formación de pilotos, excepto en aquellas situaciones en las que, como resultado de la adopción de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra a), teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4 y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, no se requieran tales certificados.

2. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que tanto él como el dispositivo cumplen los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 20.

3. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo especificará las funcionalidades del dispositivo. El certificado podrá modificarse para reflejar cambios en dichas funcionalidades, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra a).

4. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se podrá limitar, suspender o revocar cuando el titular o el dispositivo ya no satisfagan las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de dicho certificado, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra a).

5. Cuando así se disponga en los actos de ejecución a que se refiere del artículo 27, se podrá exigir a la organización responsable del funcionamiento del dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento que declare la conformidad del producto con los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 20 y las disposiciones detalladas establecidas de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra b).

▼B

Artículo 26

Instructores y examinadores

1. Las personas responsables de impartir entrenamiento de vuelo o entrenamiento de simulación de vuelo o de evaluar la aptitud de los pilotos, así como los médicos examinadores aéreos, deberán ser titulares de un certificado, excepto en aquellas situaciones en las que, como resultado de las medidas de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra a), teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4 y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, no se requieran tales certificados.

2. Teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4 y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, se podrá exigir a toda persona responsable de impartir formación a los tripulantes de cabina de pasajeros o de evaluar su aptitud, que sea titular de un certificado, de conformidad con los actos de ejecución a que hace referencia el artículo 27, apartado 1, letra a).

3. Los certificados a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo se expedirán previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 23 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 20.

4. Los certificados a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo especificarán las facultades concedidas.

Los certificados podrán modificarse para añadir o eliminar facultades, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra a).

5. Los certificados a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo se podrán limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de los mismos, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 1, letra a).

Artículo 27

Actos de ejecución relativos a la formación, las pruebas, la verificación y la evaluación médica

1. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 20 para los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y para las personas y organizaciones que intervengan en la formación, las pruebas, la verificación o la evaluación médica de los pilotos y la tripulación de cabina de pasajeros, la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución 3 estableciendo disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

a) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de las aprobaciones y certificados a que se refieren los artículos 24, 25 y 26, y para las situaciones en las que se requieran o no se requieran tales aprobaciones y certificados;

▼B

b) las normas y los procedimientos para la declaración de las organizaciones de formación de pilotos y de formación de tripulantes de cabina de pasajeros a las que hace referencia el artículo 24, apartado 6, y la de los operadores de los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento a la que hace referencia el artículo 25, apartado 5, y para las situaciones en las que se requieran tales declaraciones;

c) las facultades y responsabilidades de los titulares de las aprobaciones y los certificados a que se refieren los artículos 24, 25 y 26, y de las organizaciones que efectúen declaraciones conforme al artículo 24, apartado 6, y al artículo 25, apartado 5.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

2. A la hora de adoptar dichos actos de ejecución, la Comisión garantizará la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 20 y tendrá debidamente en cuenta las normas y prácticas recomendadas internacionales, en particular las establecidas en los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago.

▼M5

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, al adoptar actos de ejecución de conformidad con el apartado 1 relativos a sistemas de inteligencia artificial (IA) que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]), se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

Artículo 28

Competencias delegadas

1. En el caso de los pilotos y los tripulantes de cabina de pasajeros que intervengan en la explotación de las aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra b), distintas de las aeronaves no tripuladas, así como de los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento, y las personas y organizaciones que participen en la formación, pruebas, verificación o examen médico de dichos pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128, para modificar el anexo IV, cuando resulte necesario como consecuencia de los avances técnicos, operativos o científicos o de pruebas verificadas en el ámbito de la seguridad en relación con el personal de vuelo, a fin de conseguir, los objetivos previstos en el artículo 1, y en la medida en que resulte necesario para ello.

2. Las normas a que hace referencia el apartado 1 incluirán, cuando proceda, disposiciones para la expedición de todos los tipos de licencias y habilitaciones de piloto exigidas con arreglo al Convenio de Chicago. Dichas normas también podrán incluir disposiciones sobre la expedición de otros tipos de licencias y habilitaciones.

([1]) Reglamento (UE) 2024/1689 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establecen normas armonizadas en materia de inteligencia artificial y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 300/2008, (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 y (UE) 2019/2144 y las Directivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 y (UE) 2020/1828 (Reglamento de Inteligencia Artificial) (DO L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

SECCIÓN III

Operaciones aéreas

Artículo 29

Requisitos esenciales

La operación de las aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra b), distintas de las aeronaves no tripuladas, deberá cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo V y, si procede, los anexos VII y VIII.

Artículo 30

Operadores de aeronaves

1. Para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 29, y teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4 y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, se podrá exigir a los operadores de aeronaves establecidos, residentes o con un centro de actividad principal en el territorio al que se aplican los Tratados, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 31, apartado 1, primer párrafo, letras b) y c), que:

a) declaren su capacidad y su disponibilidad de medios para cumplir las obligaciones asociadas con la operación de aeronaves en cumplimiento de dichos actos de ejecución, o

b) sean titulares de un certificado.

2. El certificado a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple los actos de ejecución a que se refiere el artículo 31 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 29.

3. En el certificado a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo se especificarán las facultades concedidas al operador de aeronaves. El certificado podrá modificarse para añadir o eliminar facultades, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 31, apartado 1, primer párrafo, letra b).

4. El certificado al que se refiere el artículo 1 del presente artículo se podrá limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de dicho certificado, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 31, apartado 1, primer párrafo, letra b).

5. Teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4, y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, se podrá exigir a los operadores de aeronaves a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 31, que:

a) cumplan unos requisitos específicos cuando celebren acuerdos de código compartido o de arrendamiento;

▼B

b) cumplan unos requisitos específicos cuando exploten aeronaves registradas en un tercer país;

c) establezcan una MEL o un documento equivalente que garantice el funcionamiento de la aeronave, en condiciones especificadas, con determinados instrumentos, elementos del equipamiento o funciones no operativas al comienzo del vuelo.

6. Los Estados miembros velarán por que la operación de aeronaves con entrada o salida o dentro del territorio al que se aplican los Tratados por parte de un operador de aeronaves establecido, residente o que tenga un centro de actividad principal fuera de dicho territorio, pero para el que los Estados miembros desempeñen las funciones y las obligaciones del Estado del operador en el marco del Convenio de Chicago, así como el personal y las organizaciones que intervengan en tales operaciones, tengan un nivel de seguridad equivalente al establecido en el presente Reglamento.

7. Cuando así se disponga en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 31, apartado 1, primer párrafo, letra g), las aeronaves estarán dotadas del equipo y los instrumentos necesarios relacionados con la seguridad, certificados cuando así se requiera, de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra b), inciso iii), en particular algunos o la totalidad de los siguientes elementos:

a) registradores de vuelo;

b) medios para seguir la posición de la aeronave;

c) medios para recuperar oportunamente los datos del registrador de vuelo en caso de que la aeronave se encuentre en peligro basándose en comunicaciones electrónicas en tiempo real o en otras soluciones técnicas adecuadas.

Artículo 31

Actos de ejecución para operaciones aéreas

1. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 29 para la operación de las aeronaves a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra b), la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

a) las normas y los procedimientos específicos para la operación de aeronaves de conformidad con los requisitos esenciales a que hace referencia el artículo 29;

b) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados contemplados en el artículo 30, apartado 1, letra b), y aquellas situaciones en las que se requieran tales certificados;

c) las normas y los procedimientos para la declaración de los operadores de aeronaves a la que hace referencia el artículo 30, apartado 1, letra a), y aquellas situaciones en las que se requieran tales declaraciones;

▼B

d) las facultades y responsabilidades de los titulares de los certificados a que se refiere el artículo 30, apartado 1, letra b), y de los operadores de aeronaves que efectúen declaraciones a las que se refiere el artículo 30, apartado 1, letra a);

e) los requisitos adicionales necesarios para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 29 aplicables a los operadores de aeronaves establecidos, residentes o con un centro de actividad principal en el territorio al que se aplican los Tratados, cuando dichos operadores establezcan acuerdos de código compartido o acuerdos de arrendamiento o cuando exploten una aeronave que esté registrada en un país tercero;

f) las normas y los procedimientos que deben cumplir los operadores de aeronaves indicados en el artículo 2730, apartado 1, en relación con el establecimiento de una MEL o documento equivalente, y aquellas situaciones en las que se requiera tal documento;

g) las normas y los procedimientos con arreglo a los cuales una aeronave tenga que ser dotada con el equipo y los instrumentos necesarios relacionados con la seguridad, en particular los registradores de vuelo y los medios contemplados en el artículo 30, apartado 7, así como las normas y procedimientos para la preservación, la protección, la utilización y, cuando proceda, la transmisión segura de los datos de que se trate.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

2. Cuando adopte dichos actos de ejecución, la Comisión garantizará la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 29 del presente Reglamento y tendrá debidamente en cuenta las normas y prácticas recomendadas internacionales, en particular las establecidas en el anexo 6 del Convenio de Chicago.

▼M5

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, al adoptar actos de ejecución de conformidad con el apartado 1 relativos a sistemas de IA que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689, se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

Artículo 32

Competencias delegadas

1. Para la operación de las aeronaves a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra b), distintas de las aeronaves no tripuladas, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128 con el fin de establecer normas detalladas en relación con:

a) las condiciones que deben cumplir los operadores indicados en el artículo 30, apartado 1, y los miembros de sus tripulaciones de vuelo por lo que respecta a las limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad, así como los requisitos de descanso aplicables a los miembros de la tripulación de vuelo;

▼B

b) las condiciones y los procedimientos necesarios para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales a que hace referencia el artículo 29 relativas a la aprobación por las autoridades nacionales competentes de planes individuales de especificación del tiempo de vuelo y la expedición de dictámenes de la Agencia sobre dichos planes de conformidad con el artículo 76, apartado 7.

2. En lo que respecta a la operación de las aeronaves a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra b), distintas a las aeronaves no tripuladas, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128, para modificar el anexo V y, si procede, los anexos VII y VIII, cuando resulte necesario como consecuencia de los avances técnicos, operativos o científicos o de pruebas verificadas en el ámbito de la seguridad en relación con las operaciones aéreas, con el fin de conseguirlos objetivos establecidos en el artículo 1 y en la medida en que resulte necesario para ello.

▼M5

3. Al adoptar actos delegados de conformidad con el apartado 1 relativos a sistemas de IA que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689, se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

SECCIÓN IV

Aeródromos

Artículo 33

Requisitos esenciales

Los aeródromos, los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad, la operación de aeródromos y la prestación de servicios de asistencia en tierra y de servicios de dirección en la plataforma en los aeródromos indicados en el artículo 2, apartado 1, letra e), cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el anexo VII y, si procede, en el anexo VIII.

Artículo 34

Certificación de aeródromos

1. Se requerirá un certificado para los aeródromos. Dicho certificado cubrirá el aeródromo y su equipo relacionado con la seguridad, salvo que dicho equipo esté cubierto por una declaración o un certificado a que se refiere el artículo 35, apartado 1, letras a) y b), respectivamente.

2. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que el aeródromo:

a) cumple los actos de ejecución a que se refiere el artículo 36 y las bases de certificación de los aeródromos previstas en el apartado 5 del presente artículo, y

b) no presenta elementos o características que hagan insegura su explotación.

▼B

3. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo podrá modificarse para reflejar cambios en el aeródromo o en los equipos del aeródromo relacionados con la seguridad, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 36, apartado 1, letra c).

4. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se podrá limitar, suspender o revocar cuando el aeródromo o el equipo del aeródromo relacionado con la seguridad ya no satisfagan las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de dicho certificado, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 36, apartado 1, letra c).

5. Las bases de certificación para un aeródromo serán las siguientes:

a) las especificaciones de certificación aplicables al tipo de aeródromo;

b) aquellas disposiciones de las especificaciones de certificación aplicables para las que se haya aceptado un nivel de seguridad equivalente;

c) las especificaciones técnicas detalladas de carácter especial que resulten necesarias cuando las características de diseño de un aeródromo determinado o la experiencia de su operación hagan que cualquiera de las especificaciones de la certificación mencionadas en la letra a) del presente apartado sea inadecuada o inapropiada para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 33.

Artículo 35

Equipo de aeródromo relacionado con la seguridad

1. Teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4 y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, los actos de ejecución a que se refiere el artículo 36 podrán exigir lo siguiente a las organizaciones que participan en el diseño, la producción o el mantenimiento de los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad que se utilicen o que estén destinados a utilizarse en aeródromos que estén sujetos al presente Reglamento:

a) que declaren que dicho equipo cumple las especificaciones detalladas establecidas de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 36, o bien

b) que sean titulares de un certificado respecto de dichos equipos de aeródromo relacionados con la seguridad.

2. El certificado al que se refiere el apartado 1, letra b), del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que el equipo cumple las especificaciones detalladas establecidas de conformidad con los actos de ejecución a las que se refiere el artículo 36 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 33.

3. El certificado al que se refiere el apartado 1, letra b), del presente artículo especificará las funcionalidades del equipo. El certificado podrá modificarse para reflejar los cambios de dichas funcionalidades, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 36, apartado 1, letra d).

▼B

4. El certificado al que se refiere el apartado 1, letra b), del presente artículo se podrá limitar, suspender o revocar cuando el equipo ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de dicho certificado, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 36, apartado 1, letra d).

Artículo 36

Actos de ejecución para los aeródromos y los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad

1. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 33 para los aeródromos y los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad, la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

a) las normas y los procedimientos para establecer y notificar a un solicitante, de conformidad con el artículo 34, apartado 5, las bases de certificación aplicables a un aeródromo a efectos de certificación con arreglo al artículo 34, apartado 1;

b) las normas y los procedimientos para establecer y comunicar a un solicitante las especificaciones detalladas aplicables a los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad a efectos de certificación con arreglo al artículo 35, apartado 1;

c) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados de los aeródromos contemplados en el artículo 34, incluidas las limitaciones operativas relacionadas con el diseño concreto del aeródromo;

d) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados de los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad que se contemplan en el artículo 35, apartado 1, y para las situaciones en las que se requieran tales certificados;

e) las normas y los procedimientos para establecer las especificaciones detalladas aplicables a los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad que estén sujetos a una declaración con arreglo al artículo 35, apartado 1;

f) las normas y los procedimientos para la declaración, con arreglo al artículo 35, apartado 1, en relación con los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad, y para las situaciones en las que se requiera tal declaración;

g) las facultades y responsabilidades de los titulares de los certificados a que se refieren el artículo 34 y el artículo 35, apartado 1, y de las organizaciones que efectúen declaraciones conforme al artículo 35, apartado 1;

h) las normas y los procedimientos para la aceptación y la conversión de los certificados nacionales de aeródromos expedidos conforme al Derecho nacional en los certificados de aeródromos citados en el artículo 34, del presente Reglamento incluidas las medidas que ya hayan sido autorizadas por el Estado miembro de que se trate sobre la base de las diferencias notificadas en relación con el anexo 14 del Convenio de Chicago.

▼B

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

2. A la hora de adoptar dichos actos de ejecución, la Comisión garantizará la conformidad con los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 33 del presente Reglamento y tendrá debidamente en cuenta las normas y prácticas recomendadas internacionales, en particular las establecidas en el anexo 14 del Convenio de Chicago.

▼M5

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, al adoptar actos de ejecución de conformidad con el apartado 1 relativos a sistemas de IA que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689, se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

Artículo 37

Organizaciones

1. Las organizaciones responsables de la operación de aeródromos estarán sujetas a certificación y se expedirá un certificado a su favor. Dicho certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas de los actos delegados a que se refiere el artículo 39 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 33.

En el certificado se deberán especificar las facultades concedidas a la organización certificada y el alcance del certificado.

2. Las organizaciones responsables de la prestación de servicios de asistencia en tierra y de servicios de dirección en la plataforma en aeródromos sujetos al presente Reglamento declararán su capacidad y la disponibilidad de los medios para cumplir las obligaciones asociadas con los servicios prestados de conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 33.

Artículo 38

Protección de los alrededores de los aeródromos

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los aeródromos ubicados en su territorio estén protegidos contra actividades y acontecimientos en sus alrededores que puedan provocar riesgos inaceptables para las aeronaves que utilicen el aeródromo.

2. Las organizaciones a que se refiere el artículo 37, apartado 1, harán un seguimiento de las actividades y de los acontecimientos que puedan provocar riesgos inaceptables para la aviación en los alrededores del aeródromo de cuya operación son responsables. Adoptarán las medidas necesarias para mitigar dichos riesgos en la medida en que ello esté bajo su control y, cuando no sea el caso, para informar de dichos riesgos a las autoridades competentes del Estado miembro donde se encuentre el aeródromo.

▼B

3. Para garantizar la aplicación uniforme del presente artículo, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad al procedimiento de examen a que hace referencia el artículo 127, apartado 3.

Artículo 39

Competencias delegadas

1. Para la operación de los aeródromos y la prestación de servicios de asistencia en tierra y de servicios de dirección en la plataforma en los aeródromos, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128 para establecer normas detalladas en relación con:

a) las condiciones específicas para la operación de aeródromos de conformidad con los requisitos esenciales a que hace referencia el artículo 33;

b) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados a que se refiere el artículo 37, apartado 1;

c) las facultades y responsabilidades de los titulares de los certificados a que se refiere el artículo 37, apartado 1;

d) las condiciones y los procedimientos para la declaración de las organizaciones que presten servicios de asistencia en tierra y de las organizaciones que presten servicios de dirección en la plataforma conforme al artículo 37, apartado 2, incluido el reconocimiento, sin más verificaciones, de estas declaraciones por parte de los operadores;

e) las facultades y responsabilidades de las organizaciones que presten servicios de asistencia en tierra y de las organizaciones que presten servicios de dirección en la plataforma que hayan efectuado declaraciones conforme al artículo 37, apartado 2.

2. En el caso de los aeródromos, los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad, la operación de los aeródromos y los servicios de asistencia en tierra y de dirección en la plataforma, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128, para modificar el anexo VII y, si procede, el anexo VIII, cuando resulte necesario como consecuencia de los avances técnicos, operativos o científicos o de pruebas verificadas en el ámbito de la seguridad en relación con los aeródromos, a fin de conseguir los objetivos establecidos en el artículo 1 y en la medida en que resulte necesario para ello.

▼M5

3. Al adoptar actos delegados de conformidad con el apartado 1 relativos a sistemas de IA que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689, se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

SECCIÓN V

Gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea

Artículo 40

Requisitos esenciales

1. La prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo o de navegación aérea (GTA/SNA) a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra g), cumplirá los requisitos esenciales establecidos en el anexo VIII y, si procede, en el anexo VII.

▼B

2. Las aeronaves que operen en el espacio aéreo del cielo único europeo, excepto aquellas que se dediquen a las actividades contempladas en el artículo 2, apartado 3, cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el punto 1 del anexo VIII.

Artículo 41

Proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo o de navegación aérea

1. Los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo o de navegación aérea deberán ser titulares de un certificado.

2. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 40.

3. En el certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se especificarán las facultades concedidas. El certificado podrá modificarse para añadir o eliminar facultades, con arreglo a los actos de ejecución adoptados a que se refiere el artículo 43, apartado 1, primer párrafo, letra b).

▼M3

3 *bis*. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo podrá estar supeditado a condiciones objetivamente justificadas, no discriminatorias, proporcionadas y transparentes. Estas condiciones podrán, según el caso, estar relacionadas con:

a) la delimitación o la restricción del funcionamiento de servicios que no estén relacionados con la prestación de servicios de navegación aérea;

b) los contratos, acuerdos y otras medidas acordadas entre el proveedor de GTA/SNA y un tercero y que se refieran a los servicios;

c) el suministro de la información que sea razonablemente necesaria para comprobar los requisitos del certificado a que se refiere el presente artículo, y

d) otras condiciones legales que no sean específicas de los servicios de navegación aérea, tales como las condiciones relativas a la suspensión o retirada del certificado.

▼B

4. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se podrá limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de dicho certificado, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43, apartado 1, primer párrafo, letra b).

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43, los Estados miembros podrán decidir que los proveedores de servicios de información de vuelo puedan declarar su capacidad y su disponibilidad de medios para cumplir las obligaciones asociadas con los servicios prestados de conformidad con los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 40. En ese caso, el Estado miembro correspondiente comunicará su decisión a la Comisión, a la Agencia y a los demás Estados miembros.

6. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán eximir a los proveedores de GTA/SNA del requisito de ser titulares de un certificado, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) el proveedor tenga su centro de actividad principal fuera del territorio del que son responsables los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago;

▼B

b) la prestación de servicios de GTA/SNA por parte de dicho proveedor se refiera a un tráfico aéreo de escaso volumen en una zona reducida del espacio aéreo del que sea responsable el Estado miembro que otorga la exención, cuando dicha zona del espacio aéreo sea contigua a un espacio aéreo del que sea responsable un tercer país;

c) el requisito de demostrar el cumplimiento de las normas establecidas en el apartado 1 supondría exigir al proveedor un esfuerzo desproporcionado habida cuenta de la naturaleza y del riesgo de la actividad concreta que realiza en el espacio aéreo en cuestión;

d) el Estado miembro de que se trate haya establecido normas y procedimientos aplicables a la prestación de servicios de GTA/SNA por parte del proveedor que garanticen, de conformidad con las normas y prácticas recomendadas internacionales y teniendo en cuenta las circunstancias concretas de cada caso, un nivel aceptable de seguridad y el cumplimiento de los requisitos esenciales a los que hace referencia el artículo 40, y haya establecido medios y mecanismos de supervisión y ejecución adecuados y efectivos para garantizar el cumplimiento de tales normas y procedimientos;

e) el ámbito de aplicación de la exención esté claramente definido y la exención se limite a lo estrictamente necesario, cuando su duración sea de más de cinco años, la exención sea objeto de evaluaciones periódicas a intervalos adecuados, y la exención se aplique sin discriminación.

Cuando un Estado miembro tenga la intención de conceder ese tipo de exención, deberá notificarlo a la Comisión y a la Agencia y proporcionar toda la información pertinente.

La Comisión previa consulta a la Agencia, adoptará actos de ejecución que incorporen su decisión sobre si se han cumplido las condiciones establecidas en el párrafo primero del presente apartado. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 127, apartado 2. Dichos actos de ejecución se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La Agencia incluirá esta decisión en el repositorio a que hace referencia el artículo 74.

El Estado miembro de que se trate solo concederá la exención si los actos de ejecución a que se refiere el párrafo tercero contienen una decisión favorable. Retirará la exención cuando constate, en particular a través de las evaluaciones periódicas a que hace referencia la letra e) del párrafo primero, que ya no se satisfacen las condiciones establecidas en el párrafo primero. Informará sin demora a la Comisión y a la Agencia de la concesión de una exención y, en su caso, del resultado de las evaluaciones y de la retirada de una exención.

Artículo 42

Organizaciones que participan en el diseño, la producción o el mantenimiento de los sistemas y componentes de GTA/SNA

1. Teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4, y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, se podrá exigir a las organizaciones que intervengan en el diseño, la producción o el mantenimiento de los sistemas y componentes de GTA/SNA, con arreglo a los actos de ejecución s a que se refiere el artículo 43, lo siguiente:

a) que declaren su capacidad y su disponibilidad de medios para cumplir las obligaciones asociadas con las actividades realizadas en cumplimiento de dichos actos de ejecución, o bien

b) que sean titulares de un certificado.

▼B

2. El certificado al que se refiere el apartado 1, letra b), del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 40.

3. En el certificado al que se refiere el apartado 1, letra b), del presente artículo se especificarán las facultades concedidas. El certificado podrá modificarse para añadir o eliminar facultades, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43 apartado 1, primer párrafo, letra d).

4. El certificado al que se refiere el apartado 1, letra b), del presente artículo se podrá limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de dicho certificado, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el a que se refiere el artículo 43, apartado 1, primer párrafo, letra d).

▼M3

Artículo 43

Actos de ejecución referidos a los proveedores de GTA/SNA y las organizaciones que intervengan en el diseño, la producción o el mantenimiento de sistemas GTA/SNA y componentes GTA/SNA

1. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 40 para la prestación de los servicios de GTA/SNA a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra g), la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con el fin de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

a) las normas y los procedimientos específicos para la prestación de servicios de GTA/SNA de conformidad con los requisitos esenciales contemplados en el artículo 40, incluidas la preparación y aplicación del plan de contingencia con arreglo al anexo VIII, punto 5, apartado 1, letra f);

b) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados a los que se refiere el artículo 41, apartado 1;

b *bis*) las condiciones a que se refiere el artículo 41, apartado 3 *bis*;

c) las normas y los procedimientos aplicables a la declaración de los proveedores de servicios de información de vuelo a que se refiere el artículo 41, apartado 5, y a las situaciones en las que se permitan dichas declaraciones;

d) las normas y los procedimientos aplicables a la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados a que se refiere el artículo 42, apartado 1, letra b), y a las situaciones en las que se requieran tales certificados;

e) las normas y los procedimientos aplicables a la declaración de las organizaciones a que se refiere el artículo 42, apartado 1, letra a), y a las situaciones en las que se requieran tales declaraciones;

f) los derechos y obligaciones de los titulares de los certificados a que se refieren el artículo 41, apartado 1, y el artículo 42, apartado 1, letra b), y de las organizaciones que efectúen declaraciones de conformidad con el artículo 41, apartado 5, y el artículo 42, apartado 1, letra a).

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

▼M3

2. Las normas a que se refiere el apartado 1 tendrán debidamente en cuenta el Plan maestro de GTA europeo.

3. A la hora de adoptar dichos actos de ejecución, la Comisión garantizará la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 40 del presente Reglamento y tendrá debidamente en cuenta las normas y prácticas internacionales recomendadas, en particular las establecidas en los anexos 2 a 4, 10, 11 y 15 del Convenio de Chicago.

▼M2

4. Al adoptar actos de ejecución en virtud del apartado 1 relativos a sistemas de inteligencia artificial que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689, se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

Artículo 44

Actos de ejecución referidos a la utilización del espacio aéreo y el diseño de estructuras del espacio aéreo

1. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 40 para la prestación de los servicios de GTA/SNA a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra g), así como para el diseño de las estructuras del espacio aéreo, la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

a) las normas operativas asociadas al uso del espacio aéreo, los equipos de aeronave y los sistemas y componentes de GTA/SNA necesarios para el uso del espacio aéreo;

b) las normas y los procedimientos para el diseño de estructuras de espacio aéreo, con el fin de garantizar el cumplimiento del artículo 46.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

2. Las normas a que hace referencia el apartado 1 tendrán debidamente en cuenta el Plan maestro de GTA.

3. Cuando adopte dichos actos de ejecución, la Comisión garantizará la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 40 del presente Reglamento y tendrá debidamente en cuenta las normas y prácticas recomendadas internacionales, en particular las establecidas en los anexos 2, 3, 10, 11 y 15 del Convenio de Chicago.

Artículo 45

Sistemas y componentes de GTA/SNA

1. Cuando así se disponga en los actos delegados adoptados a que se refiere el artículo 47, los proveedores de GTA/SNA a que se refiere el artículo 41 deberán declarar que los sistemas y componentes de GTA/SNA que vayan a poner en marcha dichos proveedores de servicios cumplen las especificaciones detalladas establecidas de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 47 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 40.

2. Cuando así se disponga en los actos delegados a que se refiere el artículo 47, los sistemas y componentes de GTA/SNA estarán sujetos a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

▼B

Dicho certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que los sistemas y componentes cumplen las especificaciones detalladas establecidas de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 47 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 40.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, cuando así se disponga en los actos delegados adoptados a que se refiere el artículo 47, la organización que participe en el diseño, la producción o el mantenimiento de sistemas y componentes de GTA/SNA, podrán declarar que dichos sistemas y componentes cumplen las especificaciones detalladas establecidas de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 47 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 40 y que dichos sistemas y componentes son aptos para su uso.

Artículo 46

Diseño de estructuras del espacio aéreo

Los Estados miembros velarán por que las estructuras de espacio aéreo sean convenientemente diseñados, inspeccionados y validados antes de que las aeronaves puedan desplegarlos y utilizarlos, con arreglo a las normas adoptadas por la Comisión de conformidad con el artículo 44, apartado 1, letra b).

Artículo 47

Competencias delegadas

1. Para los sistemas y componentes de GTA/SNA, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128 con el fin de que se establezcan normas detalladas en relación con:

a) las condiciones para establecer y notificar a un solicitante las especificaciones detalladas aplicables a los sistemas y componentes de GTA/SNA a efectos de certificación con arreglo al artículo 45, apartado 2;

b) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados a que se refiere el artículo 45, apartado 2, y para las situaciones en las que, con vistas a lograr los objetivos establecidos en el artículo 1 y teniendo en cuenta la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, se requieran tales certificados o se permitan las declaraciones, según proceda;

c) las facultades y obligaciones de los titulares de los certificados a que se refiere el artículo 45, apartado 2;

d) las facultades y obligaciones de las organizaciones que realicen declaraciones de conformidad con el artículo 45, apartados 1 y 2;

e) las condiciones y los procedimientos para la declaración de los proveedores de GTA/SNA, de conformidad con el artículo 45, apartado 1, y para las situaciones en las que, con vistas a lograr los objetivos establecidos en el artículo 1 y teniendo en cuenta la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, se permitan las declaraciones;

f) las condiciones para establecer las especificaciones detalladas aplicables a los sistemas y componentes de GTA/SNA que están sujetos a una declaración de conformidad con el artículo 45, apartados 1 y 2.

▼B

2. En cuanto a la prestación de servicios de GTA/SNA, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128, para modificar el anexo VIII y, si procede, el anexo VII, cuando resulte necesario como consecuencia de los avances técnicos, operativos o científicos o de pruebas verificadas de seguridad en relación con los GTA/SNA, a fin de conseguir, los objetivos establecidos en el artículo 1 y en la medida en que resulte necesario para ello.

▼M2

3. Al adoptar actos delegados en virtud de los apartados 1 y 2 relativos a sistemas de inteligencia artificial que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689, se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

SECCIÓN VI

Controladores de tránsito aéreo

Artículo 48

Requisitos esenciales

Los controladores de tránsito aéreo que intervengan en la prestación de los servicios de GTA/SNA a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra g), y las personas, organizaciones y dispositivos sintéticos de entrenamiento que intervengan en la formación, las pruebas, la verificación o la evaluación médica de dichos controladores de tránsito aéreo deberán cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo VIII.

Artículo 49

Controladores de tránsito aéreo

1. Se exigirá a los controladores de tránsito aéreo que sean titulares de una licencia de controlador de tránsito aéreo y de un certificado médico de controlador de tránsito aéreo adecuados para el servicio que vayan a prestar.

2. La licencia de controlador de tránsito aéreo al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple los actos de ejecución a que se refiere el artículo 50 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 48.

3. El certificado médico de controlador de tránsito aéreo al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el controlador de tránsito aéreo haya demostrado que cumple los actos de ejecución a que se refiere el artículo 50 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 48.

4. En la licencia de controlador de tránsito aéreo y en el certificado médico de controlador de tránsito aéreo a que se refiere el apartado 1 del presente artículo se especificarán las facultades concedidas al controlador de tránsito aéreo. Dicha licencia de controlador de tránsito aéreo y el certificado médico de controlador de tránsito aéreo podrán modificarse para añadir o eliminar facultades, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 50, apartado 1, primer párrafo, letra c).

5. La licencia de controlador de tránsito aéreo y el certificado médico de controlador de tránsito aéreo a que se refiere el apartado 1 del presente artículo se podrán limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de la licencia o del certificado médico, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 50, apartado 1, primer párrafo, letra c).

▼B

Artículo 50

Actos de ejecución referidos a los controladores de tránsito aéreo

1. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales indicados en el artículo 48 para los controladores de tránsito aéreo, la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

a) las diferentes categorías, habilitaciones y anotaciones de las licencias de controlador de tránsito aéreo a que se refiere el artículo 49;

b) las facultades y obligaciones de los titulares de licencias de controlador de tránsito aéreo, habilitaciones y anotaciones de las licencias y certificados médicos a que se refiere el artículo 49;

c) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de las licencias, las habilitaciones y anotaciones para las licencias y los certificados médicos de controladores de tránsito aéreo a que se refiere el artículo 49, y en particular las normas y los procedimientos para la conversión de las licencias y los certificados médicos nacionales de controlador de tránsito aéreo en las licencias y los certificados médicos de controlador de tránsito aéreo a que se refiere el artículo 49;

d) las normas y los procedimientos para los controladores de tránsito aéreo por lo que respecta a las limitaciones de tiempo de actividad y a los requisitos de descanso; estas normas y procedimientos deben aportar un grado elevado de seguridad mediante la protección frente a los efectos de la fatiga y permitir, al mismo tiempo, una flexibilidad adecuada de la programación.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

2. Cuando adopte dichos actos de ejecución, la Comisión garantizará la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 48 del presente Reglamento y tendrá debidamente en cuenta las normas y prácticas recomendadas internacionales, en particular las establecidas en el anexo 1 del Convenio de Chicago.

▼M5

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, al adoptar actos de ejecución de conformidad con el apartado 1 relativos a sistemas de IA que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689, se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

Artículo 51

Organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo y centros médicos aeronáuticos

1. Las organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo y los centros médicos aeronáuticos requerirán aprobación.

2. Esta aprobación a que se refiere el apartado 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple los actos de ejecución a que se refiere el artículo 53 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 48.

▼B

3. En la aprobación a la que se refiere el apartado 1 del presente artículo se especificarán las facultades concedidas a la organización. La aprobación podrá modificarse para añadir o eliminar facultades, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 53, apartado 1, primer párrafo, letra a).

4. La aprobación se podrá limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de dicha aprobación, de conformidad con los actos de ejecución adoptados a que se refiere el artículo 53, apartado 1, primer párrafo, letra a).

Artículo 52

Instructores, evaluadores y médicos examinadores aéreos

1. Se exigirá a las personas responsables de impartir formación práctica o de evaluar las aptitudes prácticas de los controladores de tránsito aéreo y a los médicos examinadores aéreos que sean titulares de un certificado.

2. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple los actos de ejecución a que se refiere el artículo 53 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 48.

3. En el certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se especificarán las facultades concedidas. El certificado podrá modificarse para añadir o eliminar facultades, con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 53, apartado 1, primer párrafo, letra a).

4. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se podrá limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las normas y procedimientos de expedición y mantenimiento de dicho certificado, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 53, apartado 1, primer párrafo, letra a).

Artículo 53

Actos de ejecución para la formación, las pruebas, la verificación y la evaluación médica

1. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 48 para las personas y organizaciones que intervengan en la formación, las pruebas, la verificación o la evaluación médica de los controladores de tránsito aéreo, la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con el fin de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

a) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de las aprobaciones y certificados a que se refieren los artículos 51 y 52;

b) las facultades y obligaciones de los titulares de las aprobaciones y certificados a que se refieren los artículos 51 y 52.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

▼B

2. Cuando adopte dichos actos de ejecución, la Comisión garantizará la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 48 del presente Reglamento y tendrá debidamente en cuenta las normas y prácticas recomendadas internacionales, en particular las establecidas en el anexo 1 del Convenio de Chicago.

▼M5

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, al adoptar actos de ejecución de conformidad con el apartado 1 relativos a sistemas de IA que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689, se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

Artículo 54

Competencias delegadas

En el caso de los controladores de tránsito aéreo, las personas y organizaciones que intervengan en la formación, las pruebas, el reconocimiento médico o la evaluación médica de los controladores de tránsito aéreo, así como los dispositivos sintéticos de entrenamiento, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128, para modificar el anexo VIII, cuando resulte necesario como consecuencia de los avances técnicos, operativos o científicos o de pruebas verificadas de seguridad en relación con las organizaciones formativas y los controladores de tránsito aéreo, con el fin de conseguir, los objetivos establecidos en el artículo 1 y en la medida en que resulte necesario para ello.

SECCIÓN VII

Aeronaves no tripuladas

Artículo 55

Requisitos esenciales para las aeronaves no tripuladas

▼C2

El diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de las aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), en lo que respecta a aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota, así como al personal, incluidos los pilotos a distancia, y a las organizaciones que intervengan en estas actividades, deberán cumplir con los requisitos esenciales previstos en el anexo IX y, cuando así se disponga en los actos delegados a que se refiere el artículo 58 y los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57, con los requisitos esenciales que figuran en los anexos II, IV y V.

▼B

Artículo 56

Conformidad de las aeronaves no tripuladas

1. Teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4, y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, las características operativas de la aeronave no tripulada en cuestión y las características de la zona de operaciones, se podrá requerir un certificado para el diseño, la producción, el mantenimiento y la operación de aeronaves no tripuladas, y de sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota, así como para el personal, incluidos los pilotos a distancia, y las organizaciones que intervengan en tales actividades, de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 58 y los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57.

▼B

2. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple los actos delegados a que se refiere el artículo 58 y los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57.

3. En el certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se especificarán las limitaciones de seguridad, las condiciones operativas y las facultades. El certificado podrá modificarse para añadir o eliminar limitaciones, condiciones y facultades, con arreglo a los actos delegados a que se refiere el artículo 58 y los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57.

4. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se podrá limitar, suspender o revocar cuando el titular ya no satisfaga las condiciones, normas y procedimientos de expedición o mantenimiento de dicho certificado, de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 58 y los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57.

5. Teniendo en cuenta los objetivos y principios establecidos en los artículos 1 y 4, y en particular la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, las características operativas de la aeronave no tripulada en cuestión y las características de la zona de operaciones, actos delegados a que se refiere el artículo 58 y los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57 podrán exigir respecto del diseño, la producción, el mantenimiento y la operación de aeronaves no tripuladas, y de sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota, así como respecto del personal, incluidos los pilotos a distancia, y las organizaciones que intervengan en tales actividades, una declaración que confirme el cumplimiento de dichos actos delegados y de ejecución.

6. En el caso de que los objetivos y los principios establecidos en los artículos 1 y 4 puedan lograrse sin la aplicación de los capítulos IV y V del presente Reglamento, los actos delegados a que se refiere el artículo 58, apartado 1, letra c), podrán disponer que dichos capítulos no se aplicarán ni a los requisitos esenciales mencionados en el artículo 55 ni a las disposiciones detalladas correspondientes establecidas con arreglo al artículo 58. En estos casos, tales requisitos esenciales y tales normas detalladas constituirán la «legislación comunitaria de armonización» en el sentido de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y en la Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]).

7. Los Estados miembros velarán por que la información sobre el registro de aeronaves no tripuladas y operadores de aeronaves no tripuladas que estén sujetos a una obligación de registro con arreglo a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57 y el punto 4 del anexo IX se almacene en sistemas nacionales de registro digitalizados, armonizados e interoperables. Los Estados miembros deberán poder acceder a dicha información e intercambiarla a través del repositorio a que se refiere el artículo 74.

8. La presente sección se entenderá sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros promulguen normas nacionales para someter a determinadas condiciones la operación de aeronaves no tripuladas por razones ajenas al ámbito de aplicación del presente Reglamento, en particular por razones de seguridad pública o de protección de la privacidad y de los datos personales con arreglo al Derecho de la Unión.

([1]) Reglamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n. 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

([2]) Decisión n. 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo (DO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

▼B

Artículo 57

Actos de ejecución para aeronaves no tripuladas

Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 55 para la operación de las aeronaves a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), en lo que respecta a las aeronaves no tripuladas, así como para el personal, incluidos los pilotos a distancia, y las organizaciones que intervengan en tales actividades, y basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

a) las normas y los procedimientos específicos para la operación de aeronaves no tripuladas, así como para el personal, incluidos los pilotos a distancia, y las organizaciones que intervengan en tales operaciones;

b) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados, o para la realización de declaraciones para la operación de las aeronaves no tripuladas, así como para el personal, incluidos los pilotos a distancia, y las organizaciones que intervengan en tales actividades, incluidas las normas y procedimientos para las situaciones en las que se requieran tales certificados o declaraciones. Las normas y procedimientos para la expedición de tales certificados y la formulación de tales declaraciones podrán consistir en los requisitos detallados a que se refieren las secciones I, II y III, o estar basadas en dichos requisitos;

c) las facultades y obligaciones de los titulares de certificados y de las personas físicas y jurídicas que efectúen declaraciones;

d) las normas y los procedimientos para el registro y el marcado de las aeronaves no tripuladas, así como para el registro de operadores de aeronaves no tripuladas, tal como se contempla en la sección 4 del anexo IX;

e) las normas y los procedimientos para crear el sistema nacional de registro digitalizado, armonizado e interoperable a que se refiere el artículo 56, apartado 7;

f) las normas y los procedimientos para la conversión de los certificados nacionales en los certificados exigidos en virtud del artículo 56, apartado 1.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

▼M2

Al adoptar dichos actos de ejecución relativos a sistemas de inteligencia artificial que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689, se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

Artículo 58

Competencias delegadas

1. En lo que respecta al diseño, la producción y el mantenimiento de las aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), en lo que respecta a las aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota, así como al personal, incluidos los pilotos a distancia, y a las organizaciones que intervengan en estas actividades, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 128, que establezcan normas detalladas respecto de:

▼B

a) las condiciones concretas para el diseño, la producción y el mantenimiento de aeronaves no tripuladas y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota, así como para el personal, incluidos los pilotos a distancia, y las organizaciones que participan en tales actividades, que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 55, que pueden incluir las condiciones en las que se requerirá que las aeronaves no tripuladas estén equipadas con las características y funcionalidades necesarias, en particular respecto de las limitaciones de distancia máxima de operación y altitud, comunicación de la posición, zonas geográficas de restricción de entrada, prevención de colisiones, estabilización de vuelo y aterrizaje automático;

b) las condiciones y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados, o para la realización de declaraciones, para el diseño, la producción y el mantenimiento de aeronaves no tripuladas, sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota, así como para el personal, incluidos los pilotos a distancia, y las organizaciones que participan en tales actividades, a que se refiere el artículo 56, apartados 1 y 5, y para las situaciones en las que se requieran tales certificados o declaraciones. Las condiciones y los procedimientos para la expedición de tales certificados y la formulación de tales declaraciones podrán basarse en los requisitos detallados a que se refieren las secciones I, II y III, o ser parte de dichos requisitos;

c) las condiciones en las que los requisitos relativos al diseño, la producción y el mantenimiento de las aeronaves no tripuladas y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota no estarán sujetos a los capítulos IV y V, a efectos del artículo 56, apartado 6;

d) las facultades y obligaciones de los titulares de certificados y de las personas físicas y jurídicas que efectúen declaraciones;

e) las condiciones para la conversión de los certificados nacionales en los certificados exigidos en virtud del artículo 56, apartado 1.

2. En lo que respecta al diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de las aeronaves a que se refiere el artículo 21, apartado 1, letras a) y b), en lo que respecta a aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota, así como al personal, incluidos los pilotos a distancia, y a las organizaciones que intervengan en estas actividades, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 128, a fin de modificar el anexo IX y, si procede, el anexo III, cuando resulte necesario como consecuencia de los avances técnicos, operativos o científicos o de pruebas verificadas de seguridad en relación con las operaciones aéreas, para conseguir los objetivos establecidos en el artículo 1 y en la medida en que resulte necesario a tal efecto.

▼M2

3. Al adoptar actos delegados en virtud de los apartados 1 y 2 relativos a sistemas de inteligencia artificial que sean componentes de seguridad en el sentido del Reglamento (UE) 2024/1689, se tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el capítulo III, sección 2, de dicho Reglamento.

▼B

SECCIÓN VIII

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

Artículo 59

Normas aplicables

No obstante lo dispuesto en el punto 1 del anexo VIII, y sin perjuicio de las normas adoptadas de conformidad con el artículo 44, apartado 1, letra a), las aeronaves a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra c), así como sus tripulaciones y operaciones, cumplirán las normas de la OACI que les sean aplicables.

Cuando no existan dichas normas, esas aeronaves, sus tripulaciones y sus operaciones cumplirán:

a) en el caso de las aeronaves distintas de las aeronaves no tripuladas, los requisitos esenciales establecidos en los anexos II, IV y V;

b) en el caso de las aeronaves no tripuladas, los requisitos esenciales establecidos en el anexo IX y, cuando así se disponga en los actos delegados a que se refiere el artículo 61, los requisitos esenciales establecidos en los anexos II, IV y V.

No obstante, lo dispuesto en el párrafo segundo no será de aplicación cuando dichos requisitos esenciales entren en conflicto con los derechos de terceros países en virtud de convenios internacionales.

Artículo 60

Cumplimiento

1. La operación de aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra c), con fines de transporte aéreo comercial estará sujeta a certificación y se expedirá una autorización al respecto.

La autorización se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado su capacidad y la disponibilidad de los medios para cumplir las obligaciones asociadas a la operación de dicha aeronave de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 59. En la autorización se deberán especificar las facultades concedidas al operador y el alcance de las operaciones.

2. Cuando así se disponga en los actos delegados a que se refiere el artículo 61, la operación de aeronaves a que se refiere en el artículo 2, apartado 1, letra c), con fines distintos de los comerciales estará sujeta a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

La autorización se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado su capacidad y la disponibilidad de los medios para cumplir las responsabilidades asociadas a la operación de dicha aeronave de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 59.

En la autorización se deberán especificar las facultades concedidas al operador y el alcance de las operaciones.

▼B

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, cuando así se disponga en los actos delegados a que se refiere el artículo 61, el operador de las aeronaves mencionadas en el artículo 2, apartado 1, letra c), que realice operaciones distintas del transporte aéreo comercial, podrá declarar su capacidad y la disponibilidad de los medios para cumplir las obligaciones asociadas a la explotación de dicha aeronave de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 59.

3. Con la excepción de la operación de aeronaves no tripuladas, las autorizaciones y declaraciones a que hace referencia el apartados 1 y 2 no se requerirán para la explotación de aeronaves que solo sobrevuelen el territorio en que se aplican los Tratados.

Artículo 61

Competencias delegadas

1. Para las aeronaves a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra c), así como sus tripulaciones y operaciones, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 128 con el fin de establecer normas detalladas en relación con:

a) la autorización de aeronaves que no dispongan de un certificado estándar de aeronavegabilidad de la OACI o la autorización de pilotos que no sean titulares de una licencia estándar de la OACI para realizar operaciones de entrada o salida del territorio al que se aplican los Tratados, o dentro de dicho territorio;

b) las condiciones específicas para la operación de una aeronave de conformidad el artículo 59;

c) las condiciones alternativas para los casos en los que la conformidad con las normas y los requisitos mencionados en el artículo 59 no sea posible o implique un esfuerzo desproporcionado del operador, al tiempo que se garantiza el cumplimiento de los objetivos de las normas y los requisitos en cuestión;

d) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de las autorizaciones que se refiere el artículo 60, y para las situaciones en las que, con vistas a lograr los objetivos establecidos en el artículo 1 y teniendo en cuenta la naturaleza y el riesgo de la actividad correspondiente, se requieran o no dichas autorizaciones o se permitan declaraciones, según proceda; Dichas condiciones tendrán en cuenta los certificados expedidos por el Estado de matrícula, el Estado del operador y, en el caso de las aeronaves no tripuladas, el Estado donde esté ubicado el equipo para controlar la aeronave no tripulada, y se entenderán sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y en las normas de ejecución adoptadas en su virtud;

e) las facultades y obligaciones de los titulares de las autorizaciones a que se refiere el artículo 60, apartados 1 y 2, y, cuando proceda, de los operadores aéreos que efectúen declaraciones conforme al artículo 60, apartado 2.

2. Al adoptar las normas a que se refiere el apartado 1, la Comisión velará, en particular, por:

a) que se haga uso, según proceda, de las prácticas recomendadas y la documentación orientativa de la OACI;

▼B

b) que ningún requisito exceda de lo exigido en el presente Reglamento a las aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra b), inciso i), y a los operadores y la tripulación de vuelo de dichas aeronaves;

c) que el proceso a través del cual se obtienen las autorizaciones indicadas en el artículo 60, apartados 1 y 2, sea sencillo, proporcionado, eficaz y rentable y permita demostrar el cumplimiento de una forma proporcionada a la complejidad de la operación y al riesgo que entraña dicha operación. La Comisión velará en particular por que se tenga en cuenta lo siguiente:

i) los resultados del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI,

ii) la información recogida en el marco de los programas de inspección en pista establecidos con arreglo a los actos delegados a que se refiere el artículo 62, apartado 13 y a los actos de ejecución a que se refiere el artículo 62, apartado 14,

iii) otra información reconocida sobre cuestiones de seguridad en relación con el operador de que se trate,

iv) los certificados expedidos en virtud de las disposiciones legislativas de un tercer país;

d) que se tengan en cuenta los aspectos relacionados con la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea.

CAPÍTULO IV

SISTEMA CONJUNTO DE CERTIFICACIÓN, SUPERVISIÓN Y EJECUCIÓN

Artículo 62

Certificación, supervisión y ejecución

1. La Comisión, la Agencia y los Estados miembros, cooperarán en el marco de un sistema único europeo de seguridad aérea con la intención de garantizar la conformidad con el presente Reglamento y con los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo.

2. Para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud, la Agencia y las autoridades nacionales competentes deberán:

a) recibir y evaluar las solicitudes que se les dirijan y, cuando proceda, expedir o renovar los certificados y recibir las declaraciones que les estén destinadas, de conformidad con el capítulo III;

b) realizar actividades de supervisión de los titulares de certificados, de las personas físicas y jurídicas que efectúen declaraciones, y de los productos, los componentes, los equipos, los sistemas y componentes de GTA/SNA, los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y los aeródromos sujetos al presente Reglamento;

▼B

c) llevar a cabo las investigaciones, inspecciones, incluidas las inspecciones en pista, auditorías y otras actividades de supervisión necesarias para detectar posibles incumplimientos de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo por parte de las personas físicas o jurídicas sujetas al presente Reglamento;

d) adoptar todas las medidas de ejecución necesarias, incluida la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de certificados expedidos por ellas, la inmovilización en tierra de aeronaves y la imposición de sanciones, al objeto de poner fin a las infracciones observadas;

e) prohibir, limitar o someter a determinadas condiciones las actividades a que se refiere en el capítulo III, en interés de la seguridad;

f) garantizar un nivel adecuado de cualificación de su personal que participe en las tareas de certificación, supervisión y ejecución, proporcionando en su caso una formación adecuada.

▼M3

2 *bis*. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento (UE) 2024/2803, a los efectos del desempeño de las tareas de certificación, supervisión y ejecución en relación con los requisitos esenciales enumerados en el anexo VIII, punto 7, del presente Reglamento, las autoridades competentes se basarán en las evaluaciones realizadas por la autoridad nacional de supervisión a que se refiere el artículo 4 de dicho Reglamento cuando desempeñen sus tareas en virtud del artículo 7, apartado 3, de dicho Reglamento.

▼B

3. Los Estados miembros velarán por que sus autoridades nacionales competentes sean independientes al tomar las decisiones técnicas relativas a la certificación, la supervisión y la ejecución y ejerzan sus competencias de forma imparcial y transparente, y por que estén organizadas, dotadas de personal y gestionadas en consecuencia. Los Estados miembros velarán, asimismo, por que sus autoridades nacionales competentes dispongan de los recursos y capacidades necesarios para llevar a cabo de manera eficiente y oportuna las tareas que les asigna el presente Reglamento.

4. Las responsabilidades de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución indicadas en el apartado 2 se determinarán con arreglo a las disposiciones siguientes.

La Agencia será responsable cuando se le hayan asignado dichas tareas en virtud de los artículos 77 a 82, y cuando se le hayan asignado dichas tareas en virtud de los artículos 64 y 65.

No obstante, cuando un Estado miembro conceda una exención con arreglo al artículo 41, apartado 6, el artículo 80, apartado 1, letra a), dejará de ser de aplicación y dicho Estado miembro será responsable de la supervisión y la ejecución con respecto al proveedor de servicios de GTA/SNA contemplado en la citada exención.

La autoridad nacional competente del Estado miembro donde se encuentra el aeródromo será responsable de las tareas relacionadas con el certificado del aeródromo indicado en el artículo 34, apartado 1, y el certificado del operador del aeródromo indicado en el artículo 37, apartado 1.

Dicha autoridad nacional competente también será responsable de las tareas de supervisión y ejecución en relación con las organizaciones encargadas de la prestación de servicios de asistencia en tierra o de servicios de dirección en la plataforma en dicho aeródromo.

▼B

En todos los demás casos, la autoridad nacional competente del Estado miembro donde tenga su centro de actividad principal la persona física o jurídica que solicita el certificado o efectúa la declaración o, si dicha persona carece de un centro de actividad principal, donde tenga su residencia o establecimiento, será responsable de estas tareas, a menos que el desempeño eficaz de las tareas relacionadas con la certificación, supervisión y ejecución exija atribuirlas a la autoridad competente de otro Estado miembro de conformidad con las normas detalladas adoptadas a que se refiere el apartado 14, letra d).

No obstante, cuando así se disponga en los actos de ejecución adoptados a que se refiere el apartado 15:

a) los médicos examinadores aéreos, los centros médicos aeronáuticos y los facultativos de medicina general serán responsables de la expedición de los certificados médicos de los pilotos a que se refiere el artículo 21, apartado 1, y de los certificados médicos de los controladores de tránsito aéreo a que se refiere el artículo 49, apartado 1;

b) las organizaciones de formación de tripulantes de cabina de pasajeros que hayan sido aprobadas de conformidad con el artículo 24 y los operadores de aeronaves que cuenten con un certificado de conformidad con el artículo 30 serán responsables de la expedición de los certificados de la tripulación de cabina de pasajeros mencionados en el artículo 22.

5. Los Estados miembros podrán decidir que, no obstante lo dispuesto en el apartado 4, sus autoridades nacionales competentes sean conjuntamente responsables de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución con respecto a un operador de aeronaves que realice un transporte aéreo comercial cuando se cumplan las dos condiciones siguientes:

a) que tal responsabilidad conjunta esté prevista en un acuerdo celebrado entre dichos Estados miembros antes del 1 de enero de 1992;

b) que los Estados miembros hayan garantizado que sus autoridades nacionales competentes desempeñan eficazmente esas tareas de conformidad con el presente Reglamento y con los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo.

Los Estados miembros de que se trate, a más tardar el 12 de marzo de 2019, notificarán su decisión sobre la responsabilidad conjunta a la Comisión y a la Agencia y les facilitarán toda la información pertinente, en especial el acuerdo a que se refiere la letra a) y las medidas adoptadas para garantizar que tales funciones se desempeñen eficazmente, de conformidad con la letra b).

Cuando la Comisión, previa consulta a la Agencia, considere que no se han cumplido las condiciones especificadas en el párrafo primero, adoptará actos de ejecución que establezcan su decisión a tal efecto. Tras la notificación por la Comisión de dicho acto de ejecución a los Estados miembros afectados, estos decidirán sin demora modificar o revocar la decisión sobre la responsabilidad conjunta e informarán de ello a la Comisión y a la Agencia.

La Agencia incluirá todas las decisiones de la Comisión y de los Estados miembros que hayan sido notificadas con arreglo al presente apartado en el repositorio al que hace referencia el artículo 74.

6. La supervisión realizada por la Agencia y por las autoridades nacionales competentes será continua y se basará en las prioridades establecidas a la luz de los riesgos para la aviación civil.

7. Al realizar las inspecciones en pista a las que se refiere el apartado 2, letra c), la Agencia cooperará con la autoridad nacional competente del Estado miembro en cuyo territorio se efectúen.

▼B

8. La Agencia gestionará y utilizará las herramientas y los procedimientos necesarios para recabar, intercambiar y analizar información de seguridad obtenida mediante las inspecciones en pista a que se refiere el apartado 2, letra c).

9. Con el fin de facilitar el desempeño efectivo de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución, la Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes intercambiarán información pertinente, incluida la relativa a infracciones posibles u observadas.

10. La Agencia promoverá una aplicación y un entendimiento comunes de los requisitos recogidos en el presente Reglamento y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo, entre otras actuaciones mediante el desarrollo de la documentación orientativa mencionada en el artículo 76, apartado 3, en consulta con las autoridades nacionales competentes.

11. Toda persona física o jurídica sujeta al presente Reglamento podrá señalar a la Agencia cualquier supuesta diferencia en la aplicación de las normas entre los Estados miembros. Cuando tales diferencias perjudiquen gravemente las actividades de estas personas, o cuando puedan dar lugar de otro modo a dificultades sustanciales, la Agencia y las autoridades nacionales competentes del Estado miembro de que se trate cooperarán para abordar y, si procede, resolver rápidamente estas diferencias. En caso de que no sea posible resolver esas diferencias, la Agencia presentará la cuestión a la Comisión.

12. La Agencia y las autoridades nacionales competentes llevarán a cabo las acciones necesarias y efectivas para aumentar y promover la sensibilización respecto de la seguridad de la aviación civil y difundirán información sobre seguridad para la prevención de accidentes e incidentes.

13. Por lo que respecta a las tareas de la Agencia relativas a la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del presente Reglamento, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 128 con el fin de establecer normas detalladas en relación con:

a) las condiciones para llevar a cabo las tareas de certificación y para realizar actividades de investigación, inspección y auditoría y otras actividades de supervisión necesarias para garantizar la supervisión eficaz por parte de la Agencia de las personas físicas y jurídicas, los productos, los componentes, los equipos, los sistemas de GTA/SNA, los componentes de GTA/SNA, los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y los aeródromos sujetos al presente Reglamento;

b) la condiciones para que la Agencia realice inspecciones en pista y para la inmovilización de aeronaves en tierra cuando la aeronave, su operador o su tripulación no cumplan los requisitos del presente Reglamento o de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud;

c) las condiciones en virtud de las cuales las actividades reguladas en el capítulo III podrán prohibirse, limitarse o estar sujetas a determinadas condiciones en interés de la seguridad;

d) las condiciones para la publicación y difusión de información obligatoria y de recomendaciones por la Agencia de conformidad con el artículo 76, apartado 6, con el fin de garantizar la seguridad de las actividades reguladas por el capítulo III;

▼B

e) las condiciones para la expedición y difusión de información obligatoria por parte de la Agencia, de conformidad con el artículo 77, para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la compatibilidad medioambiental de los productos, componentes, equipos no instalados y equipos para controlar las aeronaves a distancia, así como las condiciones para la aprobación de medios de conformidad alternativos a esta información obligatoria;

f) las condiciones y los procedimientos para la acreditación por parte de la Agencia de un organismo cualificado a efectos del artículo 69.

14. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los apartados 2 a 9 del presente artículo, con respecto a las tareas de las autoridades nacionales competentes relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución previstas en el presente Reglamento, la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

▼M3

a) las normas y los procedimientos para la realización de la certificación y la ejecución de investigaciones, inspecciones, auditorías y otras actividades de seguimiento necesarias para garantizar la supervisión eficaz por parte de la autoridad nacional competente de las personas físicas y jurídicas, los productos, los componentes, los equipos, los sistemas GTA/SNA, los componentes GTA/SNA, los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y los aeródromos sujetos al presente Reglamento, así como las normas y procedimientos para la evaluación y la supervisión del cumplimiento por los proveedores de GTA/SNA de los requisitos esenciales enumerados en el anexo VIII, punto 7, del presente Reglamento, por parte de la autoridad nacional de supervisión a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (UE) 2024/2803 sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento;

▼B

b) las normas y los procedimientos para la realización de inspecciones en pista por parte de la autoridad nacional competente y para la inmovilización de aeronaves en tierra cuando la aeronave, su operador o su tripulación no cumplan los requisitos del presente Reglamento o de sus actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo;

c) las normas y los procedimientos en virtud de las cuales las actividades reguladas en el capítulo III podrán prohibirse, limitarse o estar sujetas a determinadas condiciones en interés de la seguridad;

d) en relación con el apartado 4, las normas y los procedimientos para la asignación de responsabilidades entre las autoridades nacionales competentes, con vistas a asegurar el cumplimiento eficaz de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución;

e) las normas y los procedimientos para la acreditación por parte de la autoridad nacional competente de un organismo cualificado a efectos del artículo 69.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

15. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los apartados 2 a 9 del presente artículo, con respecto a la ejecución por la Agencia y por las autoridades nacionales competentes de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución previstas en el presente Reglamento, la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con la intención de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

▼B

a) las normas y los procedimientos para la recopilación, el intercambio y la difusión de información pertinente, incluida la relativa a infracciones posibles u observadas, entre la Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes para el desempeño eficaz de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución;

b) las normas y los procedimientos para las cualificaciones del personal de la Agencia y de las autoridades nacionales competentes que intervengan en las tareas de certificación, supervisión y ejecución y de las organizaciones encargadas de su formación;

c) las normas y los procedimientos para los sistemas de administración y gestión de la Agencia y de las autoridades nacionales competentes en relación con el ejercicio de las tareas de certificación, supervisión y ejecución;

d) en relación con el apartado 4 del presente artículo, las normas y los procedimientos para la asignación de responsabilidades a los médicos examinadores aéreos y a los centros médicos aeronáuticos a efectos de la expedición de los certificados médicos de pilotos y de los certificados médicos de controladores de tránsito aéreo, así como las condiciones en las que se otorgarán estas responsabilidades a facultativos de medicina general, con vistas a asegurar el desempeño eficaz de las tareas relacionadas con la certificación médica de pilotos y controladores de tránsito aéreo;

e) en relación con el apartado 4 del presente artículo, las normas y los procedimientos para asignación de responsabilidades a las organizaciones de formación de tripulantes de cabina de pasajeros y a los operadores de aeronaves a efectos de la expedición de los certificados de los tripulantes de cabina de pasajeros, con vistas a asegurar el cumplimiento eficaz de las tareas relacionadas con la certificación de los tripulantes de cabina de pasajeros.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

Artículo 63

Grupo de inspectores de la aviación europea

1. La Agencia, en colaboración con las autoridades nacionales competentes, establecerá un mecanismo para la puesta en común y el intercambio, con carácter voluntario, de inspectores y de otro personal con experiencia pertinente para la realización de tareas de certificación y de supervisión en virtud del presente Reglamento.

A tal efecto, la Agencia, en cooperación con las autoridades nacionales competentes, definirá los perfiles de cualificación y experiencia necesarias, sobre cuya base esas autoridades y la Agencia designarán, en función de la disponibilidad, a los candidatos para participar en el mecanismo de puesta en común e intercambio como inspectores de la aviación europea.

2. La Agencia y cada autoridad nacional competente podrá solicitar asistencia al grupo de inspectores de la aviación europea para la realización de actividades de supervisión y de certificación. La Agencia coordinará las respuestas a dichas solicitudes y desarrollará los procedimientos adecuados para este fin, previa consulta a las autoridades nacionales competentes.

▼B

3. Los inspectores de la aviación europea realizarán las actividades de supervisión y certificación bajo el control, la dirección y la responsabilidad de la Agencia o de la autoridad nacional competente que haya solicitado su asistencia.

4. La autoridad que pida la asistencia cubrirá los costes de la asistencia prestada por los inspectores de la aviación europea.

Esa autoridad podrá decidir financiar dicha asistencia mediante el cobro de tasas facturadas sobre la base de las normas establecidas de acuerdo con el apartado 6, letra c), a la persona física o jurídica objeto de las actividades de certificación o de supervisión realizadas por dichos inspectores de la aviación europea.

En ese caso, la autoridad transferirá el importe cobrado a la autoridad que haya proporcionado la asistencia.

5. Cualquier declaración, registro e informe de los inspectores de la aviación europea que realicen sus actividades de conformidad con el presente artículo será equiparable, en todos los aspectos, a los de los inspectores nacionales, y constituirá un elemento de prueba admisible en procedimientos administrativos o judiciales.

6. Por lo que respecta al mecanismo para la puesta en común y el intercambio a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para establecer normas detalladas en relación con lo siguiente:

a) las normas y los procedimientos conforme a los cuales la Agencia y las autoridades nacionales competentes solicitan, reciben o prestan asistencia a través del citado mecanismo;

b) las normas y los procedimientos relativos a las autorizaciones de los inspectores de la aviación europea y las reglas detalladas aplicables a los mismos cuando presten dicha asistencia;

c) las normas y los procedimientos para la fijación y el cobro de las tasas mencionadas en el apartado 4 del presente artículo.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

Artículo 64

Reasignación de la responsabilidad a petición de los Estados miembros

1. Un Estado miembro podrá solicitar a la Agencia que lleve a cabo las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución mencionadas en el artículo 62, apartado 2, en relación con algunas o todas las personas físicas y jurídicas, las aeronaves, el equipo de aeródromo relacionado con la seguridad, los sistemas de GTA/SNA, los componentes de GTA/SNA, los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y los aeródromos de los que el Estado miembro en cuestión sea responsable en virtud del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo.

Una vez la Agencia haya aceptado esta solicitud, será la autoridad competente responsable de las tareas cubiertas por dicha solicitud, y el Estado miembro solicitante quedará liberado de la responsabilidad relativa a dichas tareas.

▼B

En relación con el ejercicio por parte de la Agencia de la responsabilidad relativa a dichas tareas, se aplicarán los capítulos IV y V.

2. Un Estado miembro podrá solicitar a otro Estado miembro que lleve a cabo las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución mencionadas en el artículo 62, apartado 2, en relación con algunas o todas las personas físicas y jurídicas, las aeronaves, el equipo de aeródromo relacionado con la seguridad, los sistemas de GTA/SNA, los componentes de GTA/SNA, los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y los aeródromos de los que el Estado miembro en cuestión sea responsable en virtud del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud.

Una vez el Estado miembro haya aceptado esta solicitud, será responsable de las tareas cubiertas por dicha solicitud, y el Estado miembro solicitante quedará liberado de la responsabilidad relativa a dichas tareas.

En relación con el ejercicio de la responsabilidad relativa a las tareas reasignadas con arreglo al presente apartado, se aplicará lo dispuesto en los capítulos II y IV y los artículos 131 y 132, así como las disposiciones aplicables del Derecho nacional del Estado miembro que haya aceptado.

3. En materia de ejecución, la responsabilidad de la Agencia o del Estado miembro que haya aceptado la solicitud se limitará a las cuestiones relacionadas con los procedimientos conducentes a la adopción de decisiones por parte de la autoridad nacional competente de dicho Estado miembro o de la Agencia y que atañan a las tareas de certificación y supervisión que le hayan sido reasignadas con arreglo al presente artículo, así como a la aplicación de dichas decisiones. Para todas las demás cuestiones en materia de ejecución, la asignación de responsabilidades prevista en el presente Reglamento y en los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud permanecerá inalterada.

4. La Agencia o un Estado miembro, según proceda, solo aceptarán la solicitud mencionada en los apartados 1 o 2 si la Agencia o la autoridad nacional competente del Estado miembro en cuestión consideran que cuentan con los recursos necesarios y que pueden ejercer efectivamente la responsabilidad relativa a las tareas de que se trate.

5. Cuando un Estado miembro quiera aplicar las disposiciones del apartado 1 o 2, celebrará con la Agencia o con el otro Estado miembro, según proceda, acuerdos detallados sobre la reasignación de la responsabilidad relativa a las tareas en cuestión. Antes de formalizar tales acuerdos, deberá consultarse sobre estos a las personas físicas y jurídicas afectadas por la reasignación y, en el supuesto de la reasignación contemplada en el apartado 2, a la Agencia. Dichos acuerdos detallados definirán claramente, al menos, las tareas que sean objeto de reasignación e incluirán las disposiciones jurídicas, prácticas y administrativas necesarias para garantizar una transferencia ordenada y la continuación eficaz e ininterrumpida del desempeño de las tareas en cuestión, de conformidad con el presente Reglamento y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo, así como la continuación ininterrumpida de las actividades llevadas a cabo por las personas jurídicas y físicas de que se trate. Los citados acuerdos detallados incluirán también disposiciones relativas a la transferencia de la documentación y los registros técnicos pertinentes.

La Agencia y el Estado miembro o los Estados miembros de que se trate, según proceda, se asegurarán de que la reasignación de la responsabilidad relativa a las tareas se lleve a cabo de acuerdo con lo dispuesto en dichos acuerdos detallados.

▼B

6. La Agencia habilitará, en el repositorio establecido en el artículo 74, una lista de los Estados miembros que hayan aplicado los apartados 1 y 2 del presente artículo. La lista identificará claramente las tareas reasignadas y a la autoridad competente encargada de las tareas después de su reasignación.

La Agencia tendrá en cuenta la reasignación de la responsabilidad relativa a las tareas a la hora de llevar a cabo inspecciones y otras actividades de supervisión de conformidad con el artículo 85.

7. Las reasignaciones de la responsabilidad al amparo del presente artículo se entienden sin perjuicio de los derechos y las obligaciones de los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago.

Cuando, de conformidad con el presente artículo, un Estado miembro reasigne la responsabilidad relativa a las tareas que le confiere el Convenio de Chicago, informará a la OACI de que la Agencia u otro Estado miembro ejercen en su nombre las funciones y obligaciones que le corresponden conforme al Convenio de Chicago.

8. Un Estado miembro que haya reasignado a la Agencia o a otro Estado miembro la responsabilidad relativa a las tareas con arreglo a los apartados 1 o 2 podrá decidir revocar la reasignación en cualquier momento. En tal caso, será de aplicación, *mutatis mutandis,* lo dispuesto en los apartados 4, 5 y 6 y en el párrafo segundo del apartado 7.

Artículo 65

Reasignación de la responsabilidad a petición de una organización que opere en más de un Estado miembro

1. Como excepción a lo previsto en el artículo 62, apartado 4, una organización podrá solicitar a la Agencia que actúe como autoridad competente, responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución con respecto a ella cuando dicha organización esté en posesión de un certificado con arreglo a lo previsto en el capítulo III o cumpla los requisitos para solicitarlo a la autoridad nacional competente de un Estado miembro, pero tenga o pretenda tener una parte significativa de las instalaciones y del personal a que se refiere dicho certificado en otro Estado miembro o en otros Estados miembros.

También podrán presentar esta solicitud dos o más organizaciones que formen parte de una única agrupación de empresas cuando cada una de ellas tenga su centro de actividad principal en un Estado miembro diferente y cuando ambas estén en posesión de un certificado en virtud del capítulo III o cumplan los requisitos para solicitarlo para el mismo tipo de actividad aérea.

2. Las organizaciones de que se trate enviarán la solicitud mencionada en el apartado 1 a la Agencia y a las autoridades nacionales competentes de los Estados miembros en donde se encuentren sus centros de actividad principales.

Cuando reciban dicha solicitud, la Agencia y las autoridades nacionales competentes interesadas deberán consultarse mutuamente sin demora indebida y, en su caso, pedir opiniones complementarias a las organizaciones que realizaron la solicitud. En el marco de dichas consultas y cuando se trate de un acuerdo sobre reasignación, la Agencia y las autoridades nacionales competentes deberán considerar la posibilidad de recurrir a inspectores y demás personal disponible para las autoridades nacionales competentes de que se trate.

▼B

Si, tras dichas consultas la Agencia o la autoridad nacional competente de que se trate consideran que la solicitud podría tener un efecto adverso sobre su propia capacidad de desempeñar de manera eficiente las tareas de certificación, supervisión y ejecución en virtud del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud, o podría afectar de otro modo negativo al funcionamiento eficaz de la autoridad, la autoridad deberá, en un plazo máximo de 180 días desde la fecha de recepción de dicha solicitud, informar a las organizaciones afectadas de que considera que la solicitud tendrá un efecto adverso, y aportar una justificación. También se comunicará esta carta informativa a la otra parte. En tal caso, se considerará que la solicitud ha sido desestimada.

3. A menos que la solicitud haya sido desestimada de conformidad con el apartado 2, la Agencia y las autoridades nacionales competentes de que se trate celebrarán acuerdos detallados sobre la reasignación de la responsabilidad relativa a las tareas en cuestión. Dichos acuerdos detallados se consultarán, antes de su formalización, con las organizaciones que hayan solicitado que la Agencia actúe como su autoridad competente. Dichos acuerdos detallados definirán claramente, al menos, las tareas que sean objeto de reasignación, e incluirán las disposiciones jurídicas, prácticas y administrativas necesarias para garantizar una transferencia ordenada, y la continuación eficaz e ininterrumpida del desempeño de las tareas en cuestión, de conformidad con el presente Reglamento y los actos delegados y de ejecución adoptadas en base al mismo, así como la continuación ininterrumpida de las actividades llevadas a cabo por las organizaciones de que se trate. Los citados acuerdos detallados incluirán también disposiciones relativas a la transferencia de la documentación y los registros técnicos pertinentes.

La Agencia y el Estado miembro o los Estados miembros en cuestión, según proceda, se asegurarán de que la reasignación de las responsabilidades relativa a las tareas se lleve a cabo de acuerdo con lo dispuesto en dichos acuerdos detallados. Al aplicar estos acuerdos, la Agencia recurrirá en la medida de lo posible a inspectores y demás personal disponible en los Estados miembros.

4. Tras la celebración de los acuerdos detallados en virtud del apartado 3, la Agencia será la autoridad competente responsable de las tareas cubiertas por la solicitud, y el Estado miembro o los Estados miembros en cuestión quedarán liberados de la responsabilidad relativa a dichas tareas. En relación con el ejercicio por parte de la Agencia de la responsabilidad relativa a las tareas reasignadas, se aplicarán los capítulos IV y V.

5. El artículo 64, apartados 3, 5, 6 y 7, se aplicará, *mutatis mutandis*, a cualquier reasignación de responsabilidad con respecto a las tareas en virtud del presente artículo.

6. Las organizaciones respecto de las cuales la Agencia actúe como autoridad competente con arreglo a lo previsto en el presente artículo podrán solicitar que los Estados miembros en los que esas organizaciones tengan sus centros de actividad principales vuelvan a asumir la responsabilidad relativa a las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución con respecto a esas organizaciones. En tal caso se aplicará, *mutatis mutandis*, el artículo 64, apartados 4 a 7.

Artículo 66

Mecanismo de asistencia a la supervisión

1. Si se cumplen todas las condiciones siguientes:

▼B

a) los resultados de inspecciones y otras actividades de supervisión llevadas a cabo por la Agencia en virtud del artículo 85 indican una incapacidad grave y persistente de un Estado miembro para realizar de manera eficaz algunas o todas sus tareas de certificación, supervisión y ejecución en virtud del presente Reglamento;

b) la Comisión ha solicitado al Estado miembro en cuestión que solucione las deficiencias identificadas con arreglo a la letra a);

c) el Estado miembro no ha solucionado las deficiencias de manera satisfactoria y la situación resultante pone en peligro la seguridad de la aviación civil,

el Estado miembro de que se trate y la Agencia establecerán conjuntamente, a petición de la Comisión, un programa de asistencia técnica temporal con el objetivo de solucionar las deficiencias identificadas y de ayudar al Estado miembro en cuestión a restablecer su capacidad para llevar a cabo las tareas de certificación, supervisión y ejecución contempladas en el presente Reglamento antes de que termine la fase de asistencia. Dicho programa de asistencia técnica incluirá, en particular, el calendario del programa, la planificación y el ejercicio de las tareas de certificación, supervisión y ejecución, en los casos en que se hayan identificado deficiencias, la formación y las cualificaciones de los inspectores y el personal pertinentes y la organización del trabajo de la autoridad nacional competente del Estado miembro en cuestión, en los casos en los que esta tenga una influencia directa en las deficiencias observadas.

2. El Estado miembro en cuestión será responsable de la aplicación del programa de asistencia técnica para solucionar las deficiencias observadas. Con este fin, el Estado miembro en cuestión cooperará con la Agencia en la aplicación de dicho programa de asistencia técnica, en particular transmitiendo todas las instrucciones necesarias a la autoridad nacional competente y proporcionando todos los medios materiales necesarios para la correcta ejecución del programa de asistencia.

Durante la aplicación del programa de asistencia técnica, el Estado miembro de que se trate seguirá siendo responsable de las tareas de certificación, supervisión y ejecución, de conformidad con el artículo 62, apartado 2. La Agencia asumirá sus propios costes cuando preste asistencia al Estado miembro en cuestión.

Al aplicar dicho programa de asistencia técnica, el Estado miembro en cuestión deberá, cuando proceda teniendo en cuenta la naturaleza de las deficiencias, recurrir al grupo de inspectores de la aviación europea establecido en virtud del artículo 63, a los organismos cualificados a que hace referencia el artículo 69 y a las posibilidades de formación previstas en el artículo 92.

3. La Agencia proporcionará información actualizada a la Comisión y a los demás Estados miembros sobre los avances realizados en la aplicación del programa de asistencia técnica.

4. El Estado miembro de que se trate hará todos los esfuerzos posibles por recuperar la capacidad de llevar a cabo las tareas de certificación, supervisión y ejecución contempladas en el presente Reglamento. Si el Estado miembro en cuestión reconoce que no puede aplicarse el programa de asistencia técnica tal como se planeó, informará de ello a la Comisión y o bien reasignará sus responsabilidades en lo que respecta a las tareas de certificación, supervisión y ejecución a la Agencia o a otro Estado miembro, de conformidad con el artículo 64, o bien tomará otras medidas para subsanar las deficiencias. El alcance de la reasignación se limitará a lo estrictamente necesario para solventar las deficiencias observadas. La Agencia incluirá en el repositorio establecido de conformidad con el artículo 74 la información sobre las tareas que han sido reasignadas, y publicará dicha información.

▼B

5. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de la aplicación de otras medidas, en particular del artículo 67 del presente Reglamento y del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Artículo 67

Validez y reconocimiento de certificados y declaraciones

1. Los certificados expedidos por la Agencia o las autoridades nacionales competentes y las declaraciones realizadas por personas físicas y jurídicas en virtud del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud estarán sometidos exclusivamente a las normas, condiciones y procedimientos recogidos en el presente Reglamento y a los requisitos administrativos nacionales, y serán válidos y reconocidos, sin requisitos ni evaluaciones ulteriores, en todos los Estados miembros.

2. Si la Comisión considera que una persona física o jurídica a la que se ha expedido un certificado o que ha realizado una declaración ha dejado de cumplir los requisitos aplicables del presente Reglamento o de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud, la Comisión, sobre la base de una recomendación de la Agencia, exigirá al Estado miembro responsable de la supervisión de esa persona que adopte las medidas correctoras y de salvaguardia apropiadas, incluida la limitación o suspensión del certificado. La Comisión adoptará actos de ejecución que incorporen esa decisión. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 127, apartado 2. Por razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas relacionadas con la seguridad de la aviación, la Comisión adoptará actos de ejecución inmediatamente aplicables, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 127, apartado 4.

A partir de la fecha en que surta efecto esa decisión de ejecución, el certificado o la declaración en cuestión, no obstante lo dispuesto en el apartado 1, dejarán de ser válidos y reconocidos en todos los Estados miembros.

3. Si la Comisión considera que el Estado miembro a que se refiere el apartado 2 ha adoptado las medidas correctoras y de salvaguardia adecuadas, decidirá, sobre la base de una recomendación de la Agencia, que el certificado o la declaración en cuestión vuelvan a ser válidos y reconocidos en todos los Estados miembros, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1.

La Comisión adoptará actos de ejecución que incorporen dicha decisión. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo a que hace referencia el artículo 127, apartado 2. Por razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas relacionadas con la seguridad de la aviación, la Comisión adoptará actos de ejecución inmediatamente aplicables, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 127, apartado 4.

4. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 2111/2005.

▼B

Artículo 68

Aceptación de la certificación de terceros países

1. La Agencia y las autoridades nacionales competentes podrán expedir los certificados previstos en el presente Reglamento y en los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud, sobre la base de certificados expedidos en virtud de las leyes de un tercer país, o aceptar certificados y otros documentos pertinentes que acrediten el cumplimiento de las normas de aviación civil expedidos en virtud de las leyes de un tercer país, siempre y cuando dicha posibilidad esté contemplada en:

a) acuerdos internacionales relativos al reconocimiento de certificados celebrados entre la Unión y un tercer país;

b) los actos delegados adoptados en virtud del apartado 3, o

c) en ausencia de un acuerdo internacional o de un acto delegado pertinente, según lo previsto en las letras a) y b) del presente apartado, respectivamente, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 140, apartado 6, del presente Reglamento, un acuerdo relativo al reconocimiento de certificados celebrado entre un Estado miembro y un tercer país antes de la entrada en vigor del Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y que haya sido notificado a la Comisión y a los demás Estados miembros de conformidad con el artículo 9, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1592/2002 o del artículo 12, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

2. Con el objetivo de lograr y mantener la confianza en los marcos reglamentarios de terceros países, la Agencia estará autorizada a llevar a cabo las evaluaciones y los análisis técnicos necesarios de la legislación de terceros países y de las autoridades de aviación extranjeras. A fin de llevar a cabo dichos análisis y evaluaciones, la Agencia podrá celebrar acuerdos de trabajo conforme al artículo 90, apartado 2.

3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de acuerdo con el artículo 128, que establezcan normas detalladas relativas a la aceptación de certificados y otros documentos acreditativos del cumplimiento de las normas de aviación civil expedidos de acuerdo con la legislación de un tercer país y que garanticen un nivel de seguridad equivalente al dispuesto por el presente Reglamento, incluidos las condiciones y procedimientos para lograr y mantener la confianza necesaria en los marcos reglamentarios de terceros países.

Artículo 69

Organismos cualificados

1. La Agencia y las autoridades nacionales competentes podrán asignar sus tareas relacionadas con la certificación y la supervisión en virtud del presente Reglamento a organismos cualificados que hayan acreditado de conformidad con los actos delegados a que se refiere el artículo 62, apartado 13, letra f), o los actos de ejecución a que se refiere el artículo 62, apartado 14, primer párrafo, letra e), que cumplen los criterios establecidos en el anexo VI.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, la Agencia y las autoridades nacionales competentes que recurran a tales organismos cualificados establecerán un sistema para dicha acreditación y para la evaluación del cumplimiento de dichos criterios por parte de los organismos cualificados, tanto en el momento de la acreditación como de manera continua posteriormente.

▼B

Un organismo cualificado será acreditado bien individualmente por la Agencia o por una autoridad nacional competente, bien conjuntamente por dos o más autoridades nacionales competentes o por la Agencia y una o más autoridades nacionales competentes.

2. La Agencia o la autoridad nacional competente o las autoridades nacionales competentes, según proceda, modificarán, limitarán, suspenderán o revocarán la acreditación que hayan concedido a un organismo cualificado cuando este deje de cumplir los criterios establecidos en el anexo VI.

3. La Agencia o la autoridad nacional competente o las autoridades nacionales competentes que acrediten a un organismo cualificado podrán facultarlo para que expida, renueve, modifique, limite, suspenda o revoque certificados, o para que reciba declaraciones, en nombre de la Agencia o de la autoridad nacional competente. Esta facultad se incluirá en el alcance de la acreditación.

4. La Agencia y las autoridades nacionales competentes reconocerán, sin necesidad de más requisitos técnicos o evaluaciones, las acreditaciones de organismos cualificados concedidas por la Agencia y por otras autoridades nacionales competentes de conformidad con el apartado 1.

No obstante, la Agencia y las autoridades nacionales competentes no tendrán la obligación de hacer uso de la totalidad del alcance de la acreditación concedida por otra autoridad nacional competente o por la Agencia, ni de hacer uso de la totalidad del alcance de las facultades otorgadas a ese organismo cualificado por otra autoridad nacional competente o por la Agencia en virtud del apartado 3.

5. La Agencia y las autoridades nacionales competentes intercambiarán información sobre las acreditaciones concedidas, limitadas, suspendidas y revocadas, incluida información sobre el alcance de las acreditaciones y las facultades otorgadas. La Agencia publicará esta información en el repositorio a que se hace referencia en el artículo 74.

Artículo 70

Disposiciones de salvaguardia

1. El presente Reglamento y los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud no impedirán a un Estado miembro responder inmediatamente a un problema relacionado con la seguridad de la aviación civil, si se cumplen todas las condiciones siguientes:

a) el problema supone un riesgo grave para la seguridad de la aviación y es necesario que el Estado miembro actúe inmediatamente para abordarlo;

b) el Estado miembro no puede hacer frente al problema adecuadamente de conformidad con el presente Reglamento y los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud;

c) la medida adoptada es proporcionada a la gravedad del problema.

En tal caso, el Estado miembro afectado notificará de inmediato a la Comisión, a la Agencia y a los demás Estados miembros, a través del repositorio establecido en virtud del artículo 74, las medidas adoptadas, su duración y las razones de su adopción.

▼B

2. Una vez la Agencia haya recibido la notificación a que se hace referencia en el apartado 1 del presente artículo, evaluará, sin demora indebida, si se han cumplido las condiciones establecidas en dicho apartado. Los resultados de dicha evaluación serán incluidos por la Agencia en el repositorio establecido en virtud del artículo 74.

Si la Agencia considera que se han cumplido esas condiciones, evaluará, sin demora indebida, si es capaz de resolver el problema detectado por el Estado miembro adoptando las decisiones contempladas en el párrafo primero del artículo 76, apartado 4, evitando así la necesidad de las medidas adoptadas por el Estado miembro. Si la Agencia considera que puede hacer frente al problema de ese modo, adoptará la decisión adecuada para ello e informará a los Estados miembros a través del repositorio establecido en virtud del artículo 74. Si considera que no se puede hacer frente al problema de ese modo, recomendará a la Comisión que modifique cualquier acto delegado o de ejecución adoptado en virtud del presente Reglamento de la forma que considere necesaria a la luz de la aplicación del apartado 1 del presente artículo.

Cuando la Agencia considere que dichas condiciones no se han cumplido, formulará, sin demora indebida, una recomendación a la Comisión sobre el resultado de dicha evaluación. La Agencia incluirá tal recomendación en el repositorio establecido en virtud del artículo 74.

3. La Comisión, teniendo en cuenta la recomendación de la Agencia mencionada en el tercer párrafo del apartado 2, evaluará si se han cumplido las condiciones establecidas en el apartado 1.

4. Cuando considere que no se han cumplido esas condiciones o si discrepa del resultado de la evaluación de la Agencia, la Comisión adoptará, sin demora indebida, actos de ejecución que recojan su decisión y establezcan sus conclusiones a tal efecto. Dichos actos de ejecución se publicarán, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, y recogerán, por la Agencia, en el repositorio establecido en virtud del artículo 74.

Previa notificación de un acto de ejecución que confirme que no se han cumplido esas condiciones, el Estado miembro afectado revocará inmediatamente la medida adoptada de conformidad con el apartado 1.

Artículo 71

Flexibilidad

1. Los Estados miembros podrán conceder a las personas físicas o jurídicas sujetas al presente Reglamento exenciones de los requisitos aplicables a dichas personas en virtud del capítulo III, que no sean los requisitos esenciales establecidos en dicho capítulo, o de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud de dicho capítulo, de producirse circunstancias urgentes imprevistas que afecten a esas personas o por necesidades operativas urgentes de esas personas, si se cumplen todas las condiciones siguientes:

a) no es posible hacer frente a esas circunstancias o necesidades de forma adecuada cumpliendo los requisitos aplicables;

b) la seguridad, la protección del medio ambiente y el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables están garantizados, en caso necesario mediante la aplicación de medidas de mitigación;

▼B

c) el Estado miembro ha mitigado cualquier posible distorsión de las condiciones del mercado como consecuencia de la concesión de la exención en la medida de lo posible, y

d) el alcance y la duración de la exención están limitados a lo que resulta estrictamente necesario y esta se aplica sin discriminación.

En tal caso, el Estado miembro afectado informará de inmediato a la Comisión, a la Agencia y a los demás Estados miembros, a través del repositorio establecido en virtud del artículo 74, de la exención concedida, su duración, la razón de la concesión y, en su caso, las medidas de mitigación necesarias aplicadas.

2. Si la duración de la exención concedida a que se refiere el apartado 1 del presente artículo excede de ocho meses consecutivos o si un Estado miembro ha concedido la misma exención reiteradamente y su duración total excede de ocho meses, la Agencia evaluará si se han cumplido las condiciones establecidas en el apartado 1 del presente artículo y emitirá, en un plazo de tres meses desde la fecha de recepción de la última notificación a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, una recomendación a la Comisión en relación con el resultado de esa evaluación. La Agencia incluirá tal recomendación en el repositorio establecido de conformidad con el artículo 74.

En tal caso, la Comisión, teniendo en cuenta esa recomendación, evaluará si se han cumplido esas condiciones. Si considera que no se han cumplido esas condiciones o si discrepa del resultado de la evaluación de la Agencia, la Comisión adoptará, en los tres meses siguientes a la fecha de recepción de esa recomendación, un acto de ejecución que incorpore su decisión a tal efecto. Dichos actos de ejecución se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y serán recogidos, por la Agencia, en el repositorio establecido en virtud del artículo 74.

Previa notificación de un acto de ejecución que confirme que no se han cumplido esas condiciones, el Estado miembro afectado revocará inmediatamente la exención concedida en virtud del apartado 1 del presente artículo.

3. Si un Estado miembro considera que el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables establecidos en los anexos puede demostrarse por otros medios diferentes de los establecidos en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, y esos medios presentan ventajas significativas en términos de seguridad de la aviación civil o de eficiencia para las personas sujetas al presente Reglamento o para las autoridades afectadas, podrá presentar a la Comisión y a la Agencia, a través del repositorio establecido de conformidad con el artículo 74, una solicitud motivada de modificación del acto delegado o de ejecución en cuestión para permitir el uso de esos otros medios.

En ese caso, la Agencia formulará sin demora indebida una recomendación a la Comisión sobre si la solicitud del Estado miembro cumple las condiciones establecidas en el párrafo primero. En caso necesario como conclusión de la aplicación del presente apartado, la Comisión, sin demora y teniendo en cuenta esa recomendación, considerará la modificación del acto delegado o de ejecución en cuestión.

▼B

Artículo 72

Recopilación, intercambio y análisis de información

1. La Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes intercambiarán toda la información de que dispongan en el contexto de la aplicación del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud que sea pertinente para las demás partes para el cumplimiento de sus tareas con arreglo al presente Reglamento. Las autoridades competentes de los Estados miembros habilitadas para investigar accidentes e incidentes de aviación civil, o para el análisis de sucesos, también tendrán acceso a dicha información para el cumplimiento de sus tareas. Dicha información también podrá difundirse a las partes interesadas de conformidad con los actos de ejecución a que hace referencia el apartado 5.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los Reglamentos (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014, la Agencia coordinará a escala de la Unión la recopilación, el intercambio y el análisis de información sobre cuestiones que estén comprendidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, en particular los datos operativos de vuelos. A tal efecto, la Agencia podrá suscribir con personas físicas y jurídicas sujetas al presente Reglamento, o con asociaciones de estas personas, acuerdos sobre recopilación, intercambio y análisis de información. Al recopilar, intercambiar y analizar la información y de suscribir y aplicar dichos acuerdos, la Agencia limitará todo lo posible la carga administrativa para las personas de que se trate, y garantizará una protección adecuada de la información, en particular de todos los datos personales contenidos en la misma, de conformidad con el apartado 6 del presente artículo y con el artículo 73, apartado 1, y los artículos 123 y 132 del presente Reglamento.

3. Previa solicitud, la Agencia prestará asistencia a la Comisión en la gestión del Repositorio Central Europeo mencionado en el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 376/2014.

4. A petición de la Comisión, la Agencia analizará cuestiones urgentes o importantes que estén comprendidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. Cuando proceda las autoridades nacionales competentes cooperarán con la Agencia en la realización de dicho análisis.

5. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer normas detalladas para el intercambio de información a que hace referencia el apartado 1 del presente artículo entre la Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes y de la difusión de dicha información a las partes interesadas. Dichos actos de ejecución que se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

Las normas detalladas a que se refiere el párrafo primero del presente apartado tendrán en cuenta la necesidad de:

a) facilitar a las personas físicas o jurídicas sujetas al presente Reglamento la información que necesitan para asegurar el cumplimiento del artículo 1 e impulsar los objetivos establecidos en el mismo;

▼B

b) limitar la difusión y el uso de información a lo estrictamente necesario a fin de conseguir los objetivos expuestos en el artículo 1;

c) evitar que la información esté disponible o que se utilice con el fin de determinar culpabilidades o responsabilidades, sin perjuicio de las disposiciones aplicables del Derecho penal nacional.

6. La Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes, así como las personas físicas y jurídicas y las asociaciones de dichas personas a que se hace referencia en el apartado 2 del presente artículo adoptarán, de conformidad con el Derecho de la Unión y el Derecho nacional, las medidas necesarias para garantizar un nivel apropiado de confidencialidad de la información que reciban en virtud del presente artículo. Dicho apartado se entenderá sin perjuicio de cualesquiera requisitos de confidencialidad más estrictos contemplados en el Reglamento (UE) n.º 996/2010, en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 o en otras disposiciones legislativas de la Unión.

7. Con el fin de informar al público sobre el grado general de seguridad de la aviación civil en la Unión, la Agencia publicará cada año, y bajo circunstancias especiales, un informe sobre seguridad. Dicho informe recogerá un análisis de la situación general en materia de seguridad, redactado de un modo sencillo y fácil de entender, e indicará si han aumentado los riesgos de seguridad.

Artículo 73

Protección de las fuentes de información

1. Cuando se haya facilitado a una autoridad nacional competente la información a la que hace referencia el artículo 72, apartados 1 y 2, la fuente de dicha información deberá protegerse en virtud de la legislación de la Unión y el Derecho nacional vigentes en materia de protección de las fuentes de información sobre la seguridad de la aviación civil. Cuando dicha información la facilite una persona física a la Comisión o la Agencia, la fuente de dicha información no se revelará y los datos personales de la fuente no se registrarán junto con la información facilitada.

2. Sin perjuicio de las disposiciones aplicables del Derecho penal nacional, 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 facilitada la información sobre dichas infracciones en virtud del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud.

El párrafo primero no se aplicará en casos de conducta dolosa o en situaciones en que se haya producido una omisión manifiesta, importante y grave del deber de diligencia ante un riesgo evidente y una falta de responsabilidad profesional grave a la hora de prestar la diligencia que evidentemente se requiere en esas circunstancias, que den lugar a daños previsibles a personas o bienes, o que comprometan gravemente el nivel de la seguridad aérea.

3. Los Estados miembros podrán mantener o adoptar medidas para reforzar la protección de las fuentes de información a que se hace referencia en el apartado 1.

4. Los empleados y el personal contratado que faciliten información en aplicación del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud no estarán sujetos a ningún perjuicio por parte de la empresa u organización a la que prestan servicios, debido a la información facilitada.

▼B

El primer párrafo no se aplicará en casos de conducta dolosa o en situaciones en que se haya producido una omisión manifiesta, importante y grave del deber de diligencia ante un riesgo evidente y una falta de responsabilidad profesional grave a la hora de prestar la diligencia que evidentemente se requiere en esas circunstancias, que den lugar a daños previsibles a personas o bienes, o que comprometan gravemente el nivel de la seguridad aérea.

5. El presente artículo no impedirán que la Comisión, la Agencia y los Estados miembros, y adopten las medidas necesarias para mantener o mejorar la seguridad de la aviación civil.

6. El presente artículo se aplicarán sin perjuicio de las normas de protección de la fuente de información establecidas en los Reglamentos (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014.

Artículo 74

Repositorio de información

1. La Agencia establecerá, en colaboración con la Comisión y con las autoridades nacionales competentes, y gestionará un repositorio de la información necesaria para garantizar una cooperación eficaz entre la Agencia y las autoridades nacionales competentes en el ejercicio de sus tareas de certificación, supervisión y ejecución en virtud del presente Reglamento.

El repositorio incluirá información sobre:

a) los certificados expedidos y las declaraciones recibidas por la Agencia y por las autoridades nacionales competentes de conformidad con el capítulo III y en los artículos 64, 65, y 77 a 82;

b) los certificados expedidos y las declaraciones recibidas por organismos cualificados en nombre de la Agencia y de las autoridades nacionales competentes en virtud del artículo 69, apartado 3;

c) las acreditaciones concedidas por la Agencia y las autoridades nacionales competentes a los organismos cualificados en virtud del artículo 69, incluida la información sobre el alcance de la acreditación y las facultades concedidas;

d) las medidas adoptadas por los Estados miembros en virtud del artículo 2, apartados 6 y 7, así como las decisiones correspondientes de la Comisión;

e) las decisiones de los Estados miembros adoptadas en virtud del artículo 2, apartado 8;

f) las decisiones de los Estados miembros adoptadas en virtud del artículo 41, apartado 5;

g) la reasignación por parte de los Estados miembros de la responsabilidad relativa a las tareas a la Agencia o a otro Estado miembro en virtud de los artículos 64 y 65, incluidos los detalles de las tareas reasignadas;

h) las decisiones de la Comisión adoptadas en virtud del artículo 67;

i) las notificaciones de las autoridades nacionales competentes en relación con planes individuales de especificación del tiempo de vuelo presentados a la Agencia sobre la base de los actos delegados adoptados en virtud del artículo 32, apartado 1, letra b), y los dictámenes correspondientes de la Agencia emitidos en virtud del artículo 76, apartado 7;

▼B

j) las notificaciones de los Estados miembros sobre las medidas adoptadas para responder inmediatamente a un problema relativo a la seguridad de la aviación civil y sobre la concesión de exenciones, y las recomendaciones de la Agencia y las decisiones de la Comisión correspondientes, en virtud del artículo 70, apartado 1, y del artículo 71, apartado 1;

k) las solicitudes de los Estados miembros relativas a otros medios de cumplimiento de los requisitos esenciales y las recomendaciones correspondientes de la Agencia en virtud del artículo 71, apartado 3;

l) las notificaciones de la Agencia y las decisiones correspondientes de la Comisión en virtud del artículo 76, apartado 4;

m) la información de que dispongan las autoridades nacionales competentes en relación con las actividades de aeronaves que participen en actividades distintas de las del transporte aéreo comercial;

n) la información relacionada con la aplicación de las normas y las prácticas recomendadas internacionales, como se estipula en el artículo 90, apartado 4;

o) las decisiones de los Estados miembros y de la Comisión que hayan sido notificadas con arreglo al artículo 62, apartado 5, incluida información sobre las tareas que se están emprendiendo conjuntamente;

p) las exenciones concedidas por los Estados miembros con arreglo al artículo 41, apartado 6, y las decisiones correspondientes de la Comisión;

q) las medidas de la Agencia relativas a los vuelos sobre zonas de conflicto, aplicadas de conformidad con el artículo 88, apartado 3;

r) otra información que pueda ser necesaria para garantizar la cooperación eficaz entre la Agencia y las autoridades nacionales competentes en lo que respecta al ejercicio de las tareas relacionadas con la certificación, supervisión y ejecución previstas en el presente Reglamento.

2. Las autoridades nacionales competentes, los médicos examinadores aéreos y los centros de medicina aeronáutica también intercambiarán información relativa a la aptitud médica de los pilotos a través del repositorio de información. Toda información que constituya datos personales, incluidos los datos sobre la salud, se limitará a la que sea estrictamente necesaria para garantizar la certificación y la supervisión eficaces de los pilotos en virtud del artículo 21.

3. Todos los datos personales, incluidos los datos sobre la salud, que se incluyen en el repositorio no se conservarán durante más tiempo del necesario para los fines para los que se recabaron los datos o para los que fueron posteriormente tratados.

4. Los Estados miembros y la Agencia garantizarán que se informe a los interesados cuyos datos personales sean objeto de tratamiento en el repositorio antes de dicho tratamiento.

5. Los Estados miembros y la Agencia podrán restringir el alcance de los derechos de los interesados al acceso, rectificación y eliminación de los datos personales incluidos en el repositorio en la medida en que resulte estrictamente necesario para salvaguardar la seguridad de la aviación civil, de conformidad con el artículo 23 del Reglamento (UE) 2016/679 y con el artículo 20 del Reglamento (CE) n.º 45/2001.

▼B

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 7, la Comisión, la Agencia, las autoridades nacionales competentes y cualquier autoridad competente de los Estados miembros encargada de la investigación de los accidentes e incidentes de la aviación civil disfrutarán, para el ejercicio de sus tareas de un acceso en línea y seguro a toda la información contenida en el repositorio.

Si procede, la Comisión y la Agencia podrán difundir determinada información incluida en el repositorio, que no sea la información a que se refiere el apartado 2, a partes interesadas, o ponerla a disposición del público.

En cualquier caso, la Agencia deberá poner a disposición del público la información relativa a:

a) cualquier certificado expedido y a cualquier declaración recibida de conformidad con el artículo 2, apartado 4;

b) cualquier decisión de la Comisión o de los Estados miembros que haya sido notificada con arreglo al artículo 2, apartados 6 y 7;

c) cualquier decisión de los Estados miembros que haya sido notificada con arreglo al segundo párrafo del artículo 2, apartado 11.

7. La información contenida en el repositorio estará protegida frente a accesos no autorizados mediante las herramientas y los protocolos adecuados. El acceso a la información a que se refiere el apartado 2, y la revelación de la misma, estarán restringidos a las personas responsables de la certificación y la supervisión de la aptitud médica de los pilotos, a efectos de cumplir sus tareas en virtud del presente Reglamento. También podrá concederse un acceso limitado a esta información a otras personas autorizadas a efectos de garantizar el correcto funcionamiento del repositorio, en particular para su mantenimiento técnico. Las personas autorizadas a acceder a la información que contiene datos personales recibirán una formación previa sobre la legislación aplicable en materia de protección de datos personales y las salvaguardias asociadas.

8. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan las normas necesarias para el funcionamiento y la administración del repositorio y los requisitos detallados en cuanto a:

a) los aspectos técnicos del establecimiento y el mantenimiento del repositorio;

b) la clasificación de la información que deben transmitir la Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes para su inclusión en el repositorio, incluidas la forma y la modalidad de transmisión de dicha información;

c) las actualizaciones regulares y normalizadas de la información incluida en el repositorio;

d) las disposiciones detalladas para la difusión y publicación de determinada información incluida en el repositorio, de conformidad con el apartado 6 del presente artículo;

e) la clasificación de información relativa a la aptitud médica de los pilotos que deben transmitir las autoridades nacionales competentes, los médicos examinadores aéreos y los centros de medicina aeronáutica, para su inclusión en el repositorio, incluidas la forma y la modalidad de transmisión de dicha información;

▼B

f) las disposiciones detalladas para la protección de la información contenida en el repositorio frente a accesos no autorizados, restricción del acceso a la información y protección de los datos personales incluidos en el repositorio de conformidad con el Derecho de la Unión aplicable en materia de protección de datos personales, en particular frente a la destrucción, pérdida, alteración o revelación accidentales o ilegales;

g) el período máximo de conservación permitido en relación con los datos personales contenidos en el repositorio, incluida la información relativa a la aptitud médica de los pilotos que constituya datos personales;

h) las condiciones detalladas de conformidad con las que los Estados miembros y la Agencia pueden restringir los derechos de los interesados a acceder, rectificar y eliminar los datos personales contenidos en el repositorio, a efectos del apartado 5 del presente artículo.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

CAPÍTULO V

LA AGENCIA DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UNIÓN EUROPEA

SECCIÓN I

Funciones

Artículo 75

Creación y funciones de la Agencia

1. Se establece una agencia de seguridad aérea de la Unión Europea.

2. Con el fin de garantizar el funcionamiento y el desarrollo correctos de la aviación civil en la Unión, de conformidad con los objetivos establecidos en el artículo 1, la Agencia:

a) emprenderá cualquier misión y emitirá dictámenes sobre todos los asuntos regulados por el presente Reglamento;

b) asistirá a la Comisión elaborando las medidas que deban tomarse en virtud del presente Reglamento. Cuando dichas medidas incluyan normas técnicas, la Comisión no podrá modificar su contenido sin una coordinación previa con la Agencia;

c) prestará a la Comisión el apoyo técnico, científico y administrativo necesario para el cumplimiento de sus funciones;

d) adoptará las medidas necesarias dentro de las competencias que le confieran el presente Reglamento o cualquier otra norma aplicable de la Unión;

e) realizará inspecciones, otras actividades de supervisión e investigaciones, según sea necesario, para el desempeño de sus funciones en virtud del presente Reglamento, o por petición de la Comisión;

▼B

f) dentro de su ámbito de competencias, desempeñará, en nombre de los Estados miembros, las funciones y tareas que les asignen los convenios internacionales aplicables, en particular, el Convenio de Chicago;

g) ayudará a las autoridades nacionales competentes a desempeñar sus funciones, en particular ofreciendo un foro para el intercambio de información y conocimientos;

h) Contribuirá, por lo que respecta a los asuntos contemplados en el presente Reglamento, previa solicitud de la Comisión, al establecimiento, medición, presentación de informes y análisis de los indicadores de rendimiento, cuando la legislación de la Unión establezca sistemas de rendimiento relacionados con la aviación civil;

i) promoverá las normas y reglas de aviación de la Unión a nivel internacional mediante la debida cooperación con las autoridades competentes de terceros países y organizaciones internacionales;

j) cooperará con otras instituciones, organismos, oficinas y agencias de la Unión en ámbitos en que sus actividades guarden relación con aspectos técnicos de la aviación civil.

Artículo 76

Medidas de la Agencia

1. Previa petición, la Agencia asistirá a la Comisión en la preparación de propuestas de modificación del presente Reglamento y de actos delegados y de ejecución que se vayan a adoptar en su virtud, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 4. Los documentos que la Agencia presente a la Comisión con estos fines adoptarán la forma de dictámenes.

2. La Agencia formulará recomendaciones dirigidas a la Comisión para la aplicación de los artículos 70 y 71.

3. La Agencia, en virtud del artículo 115 y de los actos delegados y de ejecución aplicables adoptados con arreglo al presente Reglamento, establecerá especificaciones de certificación y otras especificaciones detalladas, medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para la aplicación del presente Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución.

4. La Agencia adoptará las decisiones apropiadas para la aplicación del apartado 6 del presente artículo, y de los artículos 77 al 83, 85 y 126 y cuando se le hayan asignado tareas en virtud de los artículos 64 y 65.

La Agencia podrá conceder exenciones a personas físicas o jurídicas a las que haya expedido un certificado en las situaciones previstas en el artículo 71, apartado 1, y con sujeción a las condiciones establecidas en el mismo.

En tal caso, la Agencia informará de inmediato a la Comisión y a los Estados miembros, a través del repositorio establecido en el artículo 74, de la exención concedida, las razones de la concesión y, en su caso, las medidas de mitigación necesarias aplicadas.

▼B

Si la duración de una exención se concedió por un período que excede de ocho meses consecutivos o si la Agencia ha concedido la misma exención reiteradamente y su duración total excede de ocho meses, la Comisión evaluará si se han cumplido las condiciones establecidas en el artículo 71, apartado 1. Si considera que no es así, adoptará actos de ejecución que incorporen su decisión a tal efecto. Dichos actos de ejecución se publicarán, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, y serán recogidos por la Agencia, en el repositorio establecido en virtud del artículo 74.

La Agencia revocará inmediatamente la exención en el momento de la notificación de dicho acto de ejecución.

5. La Agencia emitirá informes sobre las inspecciones y otras actividades de supervisión llevadas a cabo en virtud del artículo 85.

6. La Agencia responderá sin demora indebida a un problema urgente de seguridad que entre dentro del ámbito del presente Reglamento:

a) determinando la acción correctora que deben adoptar las personas físicas y jurídicas respecto de las cuales actúa como autoridad competente y difundiendo la información correspondiente a dichas personas, incluidas directrices o recomendaciones, si es necesario para salvaguardar los objetivos establecidos en el artículo 1. La Agencia también podrá emitir boletines de seguridad que contengan información no vinculante o recomendaciones dirigidas a otras personas físicas y jurídicas que participen en actividades de aviación;

b) determinando los objetivos de seguridad que deben lograrse, recomendando la acción correctora que deben adoptar las autoridades nacionales competentes y difundiendo la información al respecto a las autoridades nacionales competentes, si es necesario para salvaguardar los objetivos establecidos en el artículo 1.

En cuanto a la letra b), las autoridades nacionales competentes informarán a la Agencia sin demora indebida sobre las medias adoptadas para alcanzar dichos objetivos de seguridad determinados por la Agencia. Además, cuando los problemas afecten a más de un Estado miembro, las autoridades nacionales competentes afectadas cooperarán con la Agencia para garantizar que se adopten de forma coordinada las medidas necesarias para alcanzar dichos objetivos de seguridad.

7. La Agencia emitirá dictámenes sobre los planes individuales de especificación del tiempo de vuelo propuestos por los Estados miembros en virtud de los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 32, apartado 1, letra b), que se aparten de las especificaciones sobre certificación adoptadas por la Agencia.

Artículo 77

Certificación de la aeronavegabilidad y certificación medioambiental

1. Respecto a los productos, componentes, equipos no instalados y equipos para controlar a distancia aeronaves no tripuladas indicados en el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), inciso i), 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 tareas del Estado de diseño, producción o matrícula, cuando dichas funciones y tareas estén relacionadas con la certificación del diseño y los datos obligatorios sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Para ello, en particular:

▼B

a) respecto de cada diseño de un producto y de equipos para controlar a distancia aeronaves no tripuladas para el que se haya solicitado un certificado de tipo, un certificado de tipo restringido, una modificación de un certificado tipo o de un certificado de tipo restringido, incluido un certificado de tipo suplementario, una aprobación de un diseño de reparación, o una aprobación de los datos de idoneidad operativa, con arreglo al artículo 11 o al artículo 56, apartado 1, establecerá y notificará al solicitante las bases de la certificación de tipo;

b) respecto de cada diseño de un componente o un equipo no instalado para el que se haya solicitado un certificado en virtud de los artículos 12, 13 o del artículo 56, apartado 1, respectivamente, establecerá y notificará al solicitante las bases de certificación;

c) respecto de cada aeronave para la que se haya solicitado una autorización de vuelo en virtud del artículo 18, apartado 2, primer párrafo, letra b), o del artículo 56, apartado 1, expedirá la autorización de las condiciones de vuelo asociadas en relación con el diseño;

d) establecerá y facilitará las especificaciones de aeronavegabilidad y compatibilidad medioambiental aplicables al diseño de productos, componentes, equipos no instalados y equipos para controlar a distancia aeronaves no tripuladas que están sujetos a una declaración de conformidad con el artículo 18, apartado 1, letra a), o el artículo 56, apartado 5;

e) será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2, en relación con los certificados de tipo, los certificados de tipo restringidos, los certificados de modificaciones, incluidos los certificados de tipo suplementarios, y las aprobaciones de diseños de reparación y las aprobaciones de datos de idoneidad operativa para el diseño de productos, en virtud del artículo 11, del artículo 18, apartado1, letra b), o del artículo 56, apartado 1;

f) será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2, por lo que respecta a los certificados para el diseño de componentes, equipos no instalados y equipos para controlar a distancia aeronaves no tripuladas, en virtud de los artículos 12, 13 y y del artículo 56, apartado 1;

g) expedirá las hojas de datos medioambientales correspondientes sobre el diseño de los productos que certifique en virtud del artículo 11 y y del artículo 56, apartado 1;

h) velará por el mantenimiento de las condiciones de aeronavegabilidad asociadas al diseño de los productos, los componentes, los equipos no instalados y los equipos para controlar a distancia aeronaves no tripuladas que haya certificado y en relación con los cuales realiza la supervisión, incluyendo reaccionar sin demora indebida a un problema de seguridad o protección y elaborará y publicará la información obligatoria aplicable.

2. La Agencia será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2, con respecto a:

a) las aprobaciones y las declaraciones formuladas por las organizaciones responsables del diseño de los productos, componentes, equipos no instalados y equipos para controlar a distancia aeronaves no tripuladas, en virtud del artículo 15, apartado 1, del artículo 19, apartado 1 letra g), y del artículo 56, apartados 1 y 5;

▼B

b) las aprobaciones y las declaraciones formuladas por las organizaciones responsables de la producción, mantenimiento y gestión de la aeronavegabilidad continua de productos, componentes;, equipos no instalados y equipos para controlar a distancia aeronaves no tripuladas y por organizaciones que participan en la formación del personal responsable de dar el visto bueno a un producto, componente, equipos no instalados o equipos para controlar a distancia aeronaves no tripuladas en virtud del artículo 15, del artículo 19, apartado 1, letra g), y del artículo 56, apartados 1 y 5; cuando dichas organizaciones tengan su centro de actividad principal fuera de los territorios de los que son responsables los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago.

3. La Agencia será responsable de las tareas relacionadas con la supervisión y la ejecución con arreglo al artículo 62, apartado 2, con respecto a las declaraciones realizadas por las organizaciones con arreglo al artículo 18, apartado 1, letra a), y al artículo 56, apartado 5, y relativo al cumplimiento del diseño de un producto, componente, equipos no instalados o equipos para controlar a distancia aeronaves no tripuladas con especificaciones técnicas detalladas.

Artículo 78

Certificación del personal de vuelo

1. La Agencia será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2, con respecto a las aprobaciones y las declaraciones de las organizaciones de formación de pilotos y de tripulantes de cabina de pasajeros y los centros de medicina aeronáutica a que se refieren el artículo 24 y el artículo 56, apartados 1 y 5, cuando dichas organizaciones y dichos centros tengan su centro de actividad principal fuera de los territorios de los que son responsables los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago.

2. La Agencia será responsable del desempeño de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2, con respecto a los certificados y declaraciones de dispositivos de simulación de vuelo de entrenamiento en virtud del artículo 25 y del artículo 56 apartados 1 y 5, en cada uno de los casos siguientes:

a) el dispositivo es operado por una organización cuyo centro de actividad principal está fuera del territorio del que son responsables los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago;

b) el dispositivo está situado fuera del territorio del que son responsables los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago.

Artículo 79

Certificación de equipos de aeródromo relacionados con la seguridad

En relación con los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad a que se hace referencia en el artículo 35, la Agencia:

a) establecerá y notificará al solicitante las especificaciones detalladas para los equipos de aeródromorelacionados con la seguridad que estén sujetos a certificación con arreglo al artículo 35;

b) establecerá y pondrá a disposición las especificaciones detalladas respecto a los equipos de aeródromo relacionados con la seguridad que estén sujetos a una declaración con arreglo al artículo 35;

▼B

c) será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2, por lo que respecta a los certificados y las declaraciones hechas con respecto a los equipos de aeródromos relacionados con la seguridad con arreglo al artículo 35.

Artículo 80

GTA/SNA (gestión de tránsito aéreo/servicios de navegación aérea)

1. La Agencia será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2, con respecto a:

a) los certificados para los proveedores de GTA/SNA a que se refiere el artículo 41, si esos proveedores tienen su centro de actividad principal fuera de los territorios de los que son responsables los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago y son responsables de prestar servicios de GTA/SNA en el espacio aéreo sobre el territorio al que se aplican los Tratados;

b) los certificados de los proveedores de GTA/SNA a los que hace referencia el artículo 41 en los que dichos proveedores prestan GTA/SNA paneuropeos;

c) los certificados de, y las declaraciones realizadas por las organizaciones a las que se hace referencia en el artículo 42, cuando dichas organizaciones participen en el diseño, producción o mantenimiento de sistemas y componentes de GTA/SNA, incluso cuando contribuyan a la aplicación de la Investigación sobre la Gestión del Tráfico Aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (en lo sucesivo, «SESAR», por sus siglas en inglés de *Single European Sky ATM Research*), utilizados en la prestación de los servicios a los que se hace referencia en la letra b) del presente apartado;

d) las declaraciones realizadas por proveedores de GTA/SNA a los que la Agencia haya expedido un certificado en virtud de las letras a) y b) del presente apartado, respecto de los sistemas y componentes de GTA/SNA puestos en servicio por esos proveedores en virtud del artículo 45, apartado 1.

2. Por lo que respecta a los sistema y componentes de GTA/SNA a los que se hace referencia en el artículo 45, incluso cuando contribuyan a la aplicación de SESAR, la Agencia, cuando los actos delegados a que se refiere el artículo 47 lo prevean:

a) establecerá y notificará al solicitante las especificaciones detalladas por lo que respecta a los sistemas y componentes de GTA/SNA, que estén sujetos a certificación con arreglo al artículo 47, apartado 2;

b) establecerá y facilitará las especificaciones detalladas aplicables a los sistemas y componentes de GTA/SNA que están sujetos a una declaración de conformidad con el artículo 45, apartado 2;

c) será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2, en relación con los certificados y las declaraciones realizadas respecto de los sistemas y componentes de GTA/SNA, con arreglo al artículo 45, apartado 2.

▼B

Artículo 81

Certificación de las organizaciones de formación de los controladores de tránsito aéreo

La Agencia será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2, con respecto a los certificados para las organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo a que se refiere el artículo 51, cuando dichas organizaciones tengan su centro de actividad principal fuera de los territorios de los que son responsables los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago y, en su caso, su personal.

Artículo 82

Operadores de aeronaves de terceros países y supervisión internacional de la seguridad

1. La Agencia será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2, con respecto a las autorizaciones y declaraciones para las operaciones de aeronaves y para los operadores de aeronaves a que hace referencia el artículo 60, salvo si un Estado miembro lleva a cabo las funciones y las tareas del Estado del operador en relación con los operadores de aeronaves en cuestión.

2. La Agencia será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2, con respecto a las autorizaciones para aeronaves y pilotos a que hace referencia el artículo 61, apartado 1, letra a).

3. La Agencia, previa petición, prestará asistencia a la Comisión en la aplicación del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 realizando todas las evaluaciones de seguridad necesarias, incluidas visitas *in situ*, de operadores de terceros países y autoridades responsables de su supervisión. Facilitará a la Comisión los resultados de esas evaluaciones junto con las recomendaciones adecuadas.

Artículo 83

Investigaciones realizadas por la Agencia

1. La Agencia llevará a cabo, por su cuenta o a través de las autoridades nacionales u organismos cualificados competentes, las investigaciones necesarias para la realización de sus tareas en relación con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 62, apartado 2.

2. Para la realización de las investigaciones indicadas en el apartado 1, la Agencia estará facultada para:

a) requerir a las personas físicas o jurídicas a las que haya expedido un certificado, o de las que haya recibido una declaración, para que le faciliten toda la información necesaria;

b) requerir a esas personas que faciliten explicaciones verbales sobre cualquier hecho, documento, objeto, procedimiento u otro asunto relevante para determinar si la persona cumple el presente Reglamento y con los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud;

▼B

c) acceder a los locales, terrenos y medios de transporte pertinentes de dichas personas;

d) examinar, copiar o realizar extractos de cualquier documento, registro o datos pertinentes conservados por, o a los que puedan acceder, esas personas, independientemente del soporte en el que se conserve la información en cuestión.

Cuando sea necesario para determinar si una persona a la que haya expedido un certificado, o de la que haya recibido una declaración, cumple con el presente Reglamento y con los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud, la Agencia también podrá ejercer las facultades establecidas en el párrafo primero en relación con cualquier otra persona física o jurídica de la que quepa prever razonablemente que está en posesión o que tiene acceso a información pertinente para esos fines. Las facultades recogidas en este apartado se ejercerán de conformidad con el Derecho nacional del Estado miembro o del tercer país en el que se lleve a cabo la investigación, respetando los derechos y los intereses legítimos de las personas afectadas y de conformidad con el principio de proporcionalidad.

Cuando, en virtud del Derecho nacional aplicable, sea necesario obtener la autorización previa de las autoridades judiciales o administrativas del Estado miembro o del tercer país en cuestión para entrar en instalaciones, terrenos y medios de transporte pertinentes, según lo expuesto en la letra c) del párrafo primero, dichas facultades se ejercerán solo tras la obtención de dicha autorización previa.

3. La Agencia velará por que los miembros de su personal y, en su caso, otros expertos que participen en la investigación estén suficientemente cualificados, hayan recibido las instrucciones adecuadas y cuenten con la debida autorización. Esas personas ejercerán sus facultades previa presentación de una autorización por escrito.

4. Los funcionarios de las autoridades competentes del Estado miembro en cuyo territorio deba llevarse a cabo la investigación prestarán asistencia, a petición de la Agencia, a la hora de llevar a cabo la investigación. Cuando dicha asistencia sea necesaria, la Agencia, con la debida antelación antes de la investigación, informará de ello al Estado miembro en cuyo territorio deba llevarse a cabo la investigación así como de la asistencia requerida.

Artículo 84

Multas y multas coercitivas

1. Previa solicitud de la Agencia, la Comisión podrá imponer a las personas físicas o jurídicas a las que la Agencia haya expedido un certificado, o de las que haya recibido una declaración, de conformidad con el presente Reglamento, una o ambas de las siguientes sanciones:

a) una multa, si dicha persona ha incumplido, de manera intencionada o negligente, alguna de las disposiciones del presente Reglamento o de los actos delegados y de ejecución, adoptados en su virtud;

b) una multa coercitiva, si dicha persona sigue infringiendo alguna de esas disposiciones, con el objeto de obligar a esa persona a cumplir dichas disposiciones.

▼B

2. Las multas y las multas coercitivas contempladas en el apartado 1 serán eficaces, proporcionadas y disuasivas. Se establecerán teniendo en cuenta la gravedad del caso y, en particular, el grado en que se haya visto comprometida la seguridad o la protección del medio ambiente, la actividad a la que pertenece la infracción y la capacidad económica de la persona física o jurídica en cuestión.

El importe de las multas no superará el 4 % de los ingresos o del volumen de negocios anuales de dicha persona física o jurídica. El importe de la multa coercitiva no superará el 2,5 % de los ingresos o del volumen de negocios diario medio de dicha persona física o jurídica.

3. La Comisión solo impondrá multas y multas coercitivas en virtud del apartado 1 si otras medidas contempladas en el presente Reglamento y en los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud para hacer frente a tales infracciones son inadecuadas o desproporcionadas.

4. Por lo que respecta a la imposición de multas y de multas coercitivas en virtud del presente artículo, la Comisión adoptará actos delegados, de conformidad con el artículo 128 que establezcan:

a) criterios detallados y una metodología detallada para fijar los importes de las multas o las multas coercitivas;

b) normas detalladas relativas a las investigaciones, las medidas conexas y los procedimientos de información, así como las normas para la toma de decisiones, incluidas las disposiciones relativas a los derechos de la defensa, el acceso al expediente, la representación legal, la confidencialidad y las disposiciones temporales, y

c) procedimientos para el cobro de las multas y las multas coercitivas.

5. El Tribunal de Justicia gozará de competencia jurisdiccional plena para examinar las decisiones adoptadas por la Comisión en virtud del apartado 1. Podrá anular, reducir o incrementar la multa o la multa coercitiva impuesta.

6. Las decisiones adoptadas por la Comisión en virtud del apartado 1 no tendrán carácter penal.

Artículo 85

Supervisión de los Estados miembros

1. La Agencia prestará asistencia a la Comisión en la supervisión de la aplicación por los Estados miembros del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud, llevando a cabo inspecciones y otras actividades de supervisión. Dichas inspecciones y otras actividades de supervisión tendrán asimismo como objetivo prestar asistencia a los Estados miembros a fin de asegurar la aplicación uniforme del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en base a él, y de intercambiar buenas prácticas.

La Agencia presentará informes a la Comisión sobre las inspecciones y otras actividades de supervisión llevadas a cabo en virtud del presente apartado.

▼B

2. Para la realización de las inspecciones y otras actividades de supervisión indicadas en el apartado 1, la Agencia estará facultada para:

a) requerir a las autoridades nacionales competentes y a cualquier persona física o jurídica sujeta al presente Reglamento, para que le faciliten toda la información necesaria;

b) requerir a esas autoridades y personas que faciliten explicaciones verbales sobre cualquier hecho, documento, objeto, procedimiento u otro asunto relevante para determinar si un Estado miembro cumple con el presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud;

c) acceder a los locales, terrenos y medios de transporte pertinentes de dichas autoridades y personas;

d) examinar, copiar o realizar extractos de cualquier documento, registro o datos pertinentes conservados por, o a los que puedan acceder, esas autoridades y personas, con independencia del soporte en el que se conserve la información en cuestión.

Cuando sea necesario para determinar si un Estado miembro cumple el presente Reglamento y con los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud, la Agencia también podrá ejercer las facultades establecidas en el párrafo primero en relación con cualquier otra persona física o jurídica de la que quepa prever razonablemente que está en posesión o que tiene acceso a información relevante para esos fines.

Las facultades recogidas en el presente apartado se ejercerán de conformidad con el Derecho nacional del Estado miembro en el que se lleve a cabo la inspección u otras actividades de supervisión, respetando los derechos y los intereses legítimos de las autoridades y las personas afectadas y de conformidad con el principio de proporcionalidad. Cuando, en virtud del Derecho nacional aplicable, sea necesario obtener la autorización previa de las autoridades judiciales o administrativas del Estado miembro en cuestión para entrar en instalaciones, terrenos y medios de transporte pertinentes, según lo expuesto en la letra c) del párrafo primero, dichas facultades se ejercerán solo tras la obtención de dicha autorización previa.

3. La Agencia velará por que los miembros de su personal y, en su caso, otros expertos que participen en la inspección o en otra actividad de supervisión estén suficientemente cualificados y hayan recibido las instrucciones adecuadas. Cuando se trate de inspecciones, esas personas ejercerán sus facultades previa presentación de una autorización por escrito.

Con la debida antelación antes de la inspección, la Agencia informará al Estado miembro correspondiente del asunto, la finalidad de la actividad, la fecha de inicio y la identidad de los miembros de su personal y de cualquier otro experto encargado de dicha actividad.

4. El Estado miembro afectado facilitará la inspección u otra actividad de supervisión. Velará por que las autoridades y las personas afectadas cooperen con la Agencia.

Si una persona física o jurídica no coopera con la Agencia, las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate prestarán la asistencia necesaria a la Agencia para que esta pueda llevar a cabo la inspección u otra actividad de supervisión.

▼B

5. Cuando una inspección u otra actividad de supervisión llevada a cabo en virtud del presente artículo implique una inspección u otra actividad de supervisión relacionada con una persona física o jurídica sujeta al presente Reglamento, se aplicará el artículo 83, apartados 2, 3 y 4.

6. Previa solicitud del Estado miembro, los informes elaborados por la Agencia en virtud del apartado 1 se pondrán a su disposición en la lengua o las lenguas oficiales de la Unión del Estado miembro donde se haya llevado a cabo la inspección.

7. La Agencia publicará un resumen de información acerca de la aplicación por cada Estado miembro del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud. La Agencia incluirá esta información en el informe anual de seguridad a que se hace referencia en el artículo 72, apartado 7.

8. La Agencia contribuirá a la evaluación de la repercusión de la aplicación del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo, sin perjuicio de la evaluación de la Comisión prevista en el artículo 124, habida cuenta de los objetivos establecidos en el artículo 1.

9. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer normas detalladas sobre los métodos de trabajo de la Agencia para realizar las tareas a que se hace referencia en el presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

Artículo 86

Investigación e innovación

1. La Agencia ayudará a la Comisión y a los Estados miembros a determinar temas de investigación clave en el ámbito de la aviación civil a fin de contribuir a garantizar la coherencia y la coordinación entre la investigación y el desarrollo financiados con fondos públicos y las políticas comprendidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

2. La Agencia asistirá a la Comisión en la definición y la consecución de los programas marco pertinentes de la Unión para actividades de investigación e innovación y de los programas de trabajo anuales y plurianuales, incluida la realización de procedimientos de evaluación, la revisión de proyectos financiados y la explotación de los resultados de proyectos de investigación e innovación.

La Agencia ejecutará las partes relacionadas con la aviación civil del Programa Marco de Investigación e Innovación respecto a los que la Comisión ha delegado en ella los poderes pertinentes.

3. La Agencia podrá desarrollar y financiar estudios de investigación en la medida en que estén relacionados estrictamente con la mejora de las actividades en su ámbito de competencia. Las necesidades y actividades de investigación de la Agencia se incluirán en su programa de trabajo anual.

4. Los resultados de la investigación financiada por la Agencia se publicarán, siempre que las normas aplicables de la legislación en materia de propiedad intelectual o las normas de seguridad para proteger la información de la Agencia, a que se refiere el artículo 123, no impidan dicha publicación.

▼B

5. Además de las funciones contempladas en los apartados 1 a 4 y del presente artículo y en el artículo 75, la Agencia también podrá participar en actividades de investigación *ad hoc*, siempre que estas sean compatibles con los cometidos de la Agencia y con los objetivos del presente Reglamento.

Artículo 87

Protección del medio ambiente

1. Las medidas adoptadas por la Agencia en relación con emisiones y ruido, a efectos de la certificación del diseño de productos, de conformidad con el artículo 11, tratarán de prevenir efectos nocivos importantes en el clima, el medio ambiente y la salud humana provocados por los productos de aviación civil de que se trate, prestando la consideración debida a las normas y las prácticas recomendadas internacionales, a los beneficios medioambientales, a la viabilidad tecnológica y al impacto económico.

2. la Comisión, la Agencia otras instituciones, organismos, oficinas y agencias de la Unión y los Estados miembros cooperarán, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, en cuestiones medioambientales, incluidas las contempladas en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y el Reglamento (CE) n.º 1907/2006, con vistas a asegurar que se tienen en cuentan las relaciones de interdependencia entre el clima y la protección medioambiental, la salud humana y otros ámbitos técnicos de la aviación civil, prestando la debida consideración a las normas y a las prácticas recomendadas internacionales, los beneficios para el medio ambiente, la viabilidad técnica y el impacto económico.

3. La Agencia, cuando cuente con los conocimientos especializados pertinentes, prestará asistencia a la Comisión en la definición y coordinación de las acciones y políticas relativas a la protección del medio ambiente en el ámbito de la aviación civil, en particular mediante la realización de estudios, simulaciones y prestación de asesoramiento técnico teniendo a la vez en cuenta las interrelaciones entre el clima, la protección del medio ambiente, la salud humana y otros ámbitos técnicos de la aviación civil.

4. A fin de informar a las partes interesadas y al público en general, la Agencia publicará, al menos cada tres años, un informe medioambiental, que dará cuenta objetivamente del estado de la protección del medio ambiente en relación con la aviación civil en la Unión.

Cuando prepare dicho examen, la Agencia se basará principalmente en la información de que ya disponen las instituciones y organismos de la Unión, así como en información pública.

La Agencia trabajará en asociación con los Estados miembros y consultará a las partes interesadas y a las organizaciones pertinentes durante la elaboración de dicho informe.

Dicho informe contendrá, asimismo, recomendaciones sobre la mejora del nivel de protección del medio ambiente en el ámbito de la aviación civil en la Unión.

([1]) Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

▼B

Artículo 88

Relaciones de interdependencia entre la protección y la seguridad de la aviación civil

1. La Comisión y la Agencia y los Estados miembros, cooperarán en cuestiones de protección relacionadas con la aviación civil, incluida la ciberseguridad, cuando existan relaciones de interdependencia entre la protección y la seguridad de la aviación civil.

2. Cuando existan interdependencias entre la protección y la seguridad de la aviación civil, la Agencia prestará, previa petición, asistencia técnica a la Comisión en los casos en los que la Agencia tenga los conocimientos especializados pertinentes, en aplicación del Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo ([1]) y otras disposiciones pertinentes de la legislación de la Unión Europea.

3. A fin de contribuir a proteger la aviación civil de actos de interferencia ilícita, la Agencia reaccionará cuando sea necesario y sin demora indebida, en caso de presentarse un problema urgente de interés común para los Estados miembros, cuando haya relaciones de interdependencia entre la protección y la seguridad de la aviación civil, y el problema entre en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, en particular:

a) tomando medidas en virtud del artículo 77, apartado 1, letra h), para abordar vulnerabilidades en el diseño de aeronaves;

b) recomendando las medidas correctoras que deberán adoptar las autoridades nacionales competentes o las personas físicas y jurídicas sujetas al presente Reglamento y/o difundiendo información pertinente destinada a dichas autoridades y personas, cuando el problema afecte a la operación de aeronaves, incluidos los riesgos para la aviación civil procedentes de zonas de conflicto.

Antes de adoptar las medidas mencionadas en las letras a) y b) del párrafo primero, la Agencia obtendrá el acuerdo de la Comisión y consultará a los Estados miembros. La Agencia deberá fundamentar dichas medidas, siempre que sea posible, en evaluaciones de riesgos comunes de la Unión y tener en cuenta la necesidad de reaccionar rápidamente en casos de emergencia.

Artículo 89

Relaciones de interdependencia entre la seguridad de la aviación civil y factores socioeconómicos

1. La Comisión, la Agencia y otras instituciones, órganos, oficinas y agencias de la Unión y los Estados miembros, cooperarán, dentro de sus ámbitos respectivos de competencia, con el fin de garantizar que se tengan en cuenta las interdependencias entre la seguridad de la aviación civil y factores socioeconómicos relacionados, incluso en los procedimientos de reglamentación, supervisión y aplicación de cultura justa tal y como se definen en el artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 376/2014 para abordar los riesgos socioeconómicos para la seguridad aérea.

2. La Agencia consultará a las partes interesadas que corresponda al abordar dichas interdependencias.

([1]) Reglamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

3. La Agencia publicará cada tres años un informe en el que dará cuenta objetivamente de las acciones y medidas llevadas a cabo, en concreto de aquellas relacionadas con las interdependencias entre la seguridad de la aviación civil y los factores socioeconómicos.

Artículo 90

Cooperación internacional

1. Previa solicitud, la Agencia prestará asistencia a la Comisión en la gestión de sus relaciones con terceros países y con organizaciones internacionales en relación con los asuntos objeto del presente Reglamento. Dicha asistencia contribuirá, en particular, a la armonización de las normas, el reconocimiento mutuo de certificados en interés de la industria europea y al fomento de las normas europeas para la seguridad de la aviación.

2. La Agencia podrá cooperar con las autoridades competentes de terceros países y con organizaciones internacionales competentes en los asuntos objeto del presente Reglamento. Para ello, la Agencia podrá, previa consulta a la Comisión, establecer acuerdos de trabajo con dichas autoridades y organizaciones internacionales. Esos acuerdos de trabajo no impondrán obligaciones jurídicas que incumban a la Unión y sus Estados miembros.

3. La Agencia prestará asistencia a los Estados miembros en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de las obligaciones de estos en virtud de acuerdos internacionales relativos a los asuntos objeto del presente Reglamento, en particular sus derechos y obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

La Agencia podrá actuar como una organización regional de supervisión de la seguridad en el marco de la OACI.

4. La Agencia, en cooperación con la Comisión y los Estados miembros y, incluirá y actualizará, en caso necesario, la siguiente información en el repositorio a que se hace referencia en el artículo 74:

a) información sobre la conformidad del presente Reglamento, los actos delegados y de ejecución adoptados en su virtud y las medidas adoptadas por la Agencia en virtud del presente Reglamento con las normas y prácticas recomendadas internacionales;

b) otra información relacionada con la aplicación del presente Reglamento, que sea común a todos los Estados miembros y pertinente para que la OACI pueda realizar la supervisión del cumplimiento por parte de los Estados miembros del Convenio de Chicago, las normas y las prácticas recomendadas internacionales.

Los Estados miembros utilizarán dicha información para cumplir las obligaciones que les incumben en el marco del artículo 38 del Convenio de Chicago y para facilitar a la OACI información en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de OACI.

5. Sin perjuicio de las disposiciones pertinentes del Tratado, la Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes que participen en las actividades de la OACI colaborarán, a través de una red de expertos, en asuntos técnicos que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y que guarden relación con el trabajo de la OACI. La Agencia proporcionará a esa red el apoyo administrativo necesario, incluida asistencia en la preparación y organización de sus reuniones.

▼B

6. Además de las funciones contempladas en los apartados 1 a 5 del presente artículo y en el artículo 75, la Agencia también podrá participar en actividades de cooperación técnica *ad hoc* y en proyectos de investigación y asistencia con terceros países y organizaciones internacionales, siempre que dichas actividades sean compatibles con los cometidos de la Agencia y con los objetivos fijados en el artículo 1.

Artículo 91

Gestión de crisis de la aviación

1. La Agencia, ateniéndose a su ámbito de competencias, contribuirá a dar una respuesta oportuna a las crisis de la aviación y también a mitigarlas, en coordinación, con otras partes interesadas pertinentes.

2. La Agencia participará en la Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea (CCCAE), establecida en virtud del artículo 18 del Reglamento (UE) n.º 677/2011 de la Comisión ([1]).

Artículo 92

Formación en el ámbito de la aviación

1. A fin de promover las mejores prácticas y una aplicación uniforme del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo, la Agencia podrá, previa solicitud de un proveedor de formación en el ámbito de la aviación, evaluar el cumplimiento de dicho proveedor y de sus cursos de formación de los requisitos establecidos por la Agencia y publicadas en su publicación oficial. Una vez establecido dicho cumplimiento, el proveedor estará facultado para proveer cursos de formación aprobados de la Agencia.

2. La Agencia podrá impartir formación principalmente dirigida a su personal y al de las autoridades nacionales competente, pero también a las autoridades competentes de terceros países, organizaciones internacionales, a las personas físicas y jurídicas sujetas al presente Reglamento y otras partes interesadas, bien mediante sus propios recursos de formación, bien, cuando resulte necesario, recurriendo a proveedores de formación externos.

▼M3

Artículo 93

Realización del Cielo Único Europeo

Cuando cuente con los conocimientos especializados pertinentes y previa solicitud, la Agencia prestará asistencia técnica a la Comisión en la realización del Cielo Único Europeo, en particular mediante:

a) la realización de inspecciones e investigaciones técnicas y estudios;

b) la contribución en las materias objeto del presente Reglamento, en cooperación con el Comité de Evaluación del Rendimiento previsto en el artículo 13 del Reglamento (UE) 2024/2803, a la aplicación de un sistema de evaluación del rendimiento relacionado con los servicios de navegación aérea y las funciones de la red;

([1]) Reglamento (UE) n.º 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 691/2010 (DO L 185 de 15.7.2011, p. 1).

▼M3

c) la contribución a la aplicación del Plan maestro de GTA europeo, incluido el desarrollo y el despliegue del proyecto SESAR.

▼B

SECCIÓN II

Estructura interna

Artículo 94

Personalidad jurídica, sede y oficinas locales

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

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

3. La sede de la Agencia estará en Colonia, en la República Federal de Alemania.

4. La Agencia podrá establecer oficinas locales en los Estados miembros o ubicar personal en las Delegaciones de la Unión en terceros países, en virtud de lo dispuesto en el artículo 104, apartado 4.

5. La Agencia estará representada legalmente por su director ejecutivo.

Artículo 95

Personal

1. Se aplicarán al personal de la Agencia el Estatuto de los funcionarios de la Unión Europea, el Régimen aplicable a los otros agentes de la Unión Europea ([1]) y las normas adoptadas conjuntamente por las instituciones de la Unión Europea a efectos de la aplicación de dicho Estatuto y de dicho Régimen.

2. La Agencia podrá recurrir a expertos nacionales en comisión de servicio y a otro personal no empleado por la Agencia. El consejo de administración adoptará una decisión relativa al establecimiento de normas sobre la comisión de servicio de expertos nacionales en la Agencia.

Artículo 96

Privilegios e inmunidades

Se aplicará a la Agencia y a su personal el Protocolo n.º 7 sobre los privilegios e inmunidades de la Unión Europea anejo al TUE y al TFUE.

([1]) Reglamento (CEE, Euratom, CECA) n.º 259/68 del Consejo, de 29 de febrero de 1968, por el que se establece el Estatuto de los funcionarios de las Comunidades Europeas y el Régimen aplicable a los otros agentes de estas Comunidades y por el que se establecen medidas específicas aplicables temporalmente a los funcionarios de la Comisión (DO L 56 de 4.3.1968, p. 1).

▼B

Artículo 97

Responsabilidad

1. La responsabilidad contractual de la Agencia se regirá por la legislación aplicable al contrato de que se trate.

2. El Tribunal de Justicia será competente para pronunciarse en virtud de cualquier cláusula arbitral contenida en los contratos firmados por la Agencia.

3. En caso de responsabilidad extracontractual, la Agencia deberá reparar los daños causados por ella misma o su personal en el ejercicio de sus funciones, de conformidad con los principios generales comunes al Derecho de los Estados miembros.

4. El Tribunal de Justicia será competente en los litigios que pudieran surgir respecto a la indemnización por los daños a que se refiere el apartado 3.

5. La responsabilidad personal de los agentes ante la Agencia se regirá por lo dispuesto en el Estatuto o el Régimen que les sea aplicable.

Artículo 98

Funciones del consejo de administración

1. La Agencia dispondrá de un consejo de administración.

2. El consejo de administración:

a) designará al director ejecutivo y, cuando proceda, ampliará su mandato o lo cesará de conformidad con el artículo 103;

b) adoptará un informe anual consolidado sobre las actividades de la Agencia y lo remitirá, a más tardar el 1 de julio de cada año, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Tribunal de Cuentas. El informe anual de actividades consolidado se hará público;

c) adoptará cada año el documento de programación de la Agencia por una mayoría de dos tercios de los miembros con derecho a voto y de conformidad con el artículo 117;

d) adoptará el presupuesto anual de la Agencia por una mayoría de dos tercios de los miembros con derecho a voto y de conformidad con el artículo 120, apartado 11;

e) establecerá procedimientos para la adopción de decisiones por el director ejecutivo de conformidad con los artículos 115 y 116;

f) desempeñará sus funciones con relación al presupuesto de la Agencia de conformidad con los artículos 120, 121 y 125;

g) nombrará a los miembros de la sala de recursos de conformidad con el artículo 106;

h) ejercerá la autoridad disciplinaria con respecto al director ejecutivo;

i) emitirá su dictamen sobre las normas relativas a las tasas e ingresos a que se refiere el artículo 126;

j) adoptará su Reglamento interno;

k) decidirá sobre el régimen lingüístico de la Agencia;

▼B

l) adoptará las decisiones relativas a la creación de las estructuras internas de la Agencia a nivel de directores y, en su caso, a la modificación de las mismas;

m) de conformidad con el apartado 6, ejercerá, respecto del personal de la Agencia, las competencias atribuidas por el Estatuto de los funcionarios a la autoridad facultada para proceder a los nombramientos y las atribuidas por el Régimen aplicable a los otros agentes a la autoridad facultada para proceder a las contrataciones («competencias de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos»);

n) adoptará las normas de aplicación oportunas del Estatuto de los funcionarios y el Régimen aplicable a los otros agentes de conformidad con el artículo 110 del Estatuto de los funcionarios;

o) adoptará normas para la prevención y gestión de conflictos de interés respecto de sus miembros, así como respecto de los miembros de la sala de recursos;

p) garantizará un seguimiento adecuado de las conclusiones y recomendaciones que se deriven de los informes y evaluaciones de auditorías internas o externas, así como de las investigaciones llevadas a cabo por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF ([1]));

q) adoptará las normas financieras aplicables a la Agencia de conformidad con el artículo 125;

r) nombrará a un contable, sujeto al Estatuto de los funcionarios y al Régimen aplicable a los otros agentes, que gozará de plena independencia en el ejercicio de sus funciones;

s) adoptará una estrategia de lucha contra el fraude proporcionada a los riesgos de fraude, teniendo en cuenta los costes y beneficios de las medidas que vayan a aplicarse;

t) emitirá su dictamen sobre el proyecto del Programa europeo de seguridad aérea de conformidad con el artículo 5;

u) adoptará el Plan Europeo de Seguridad Aérea de conformidad con el artículo 6;

v) tomará decisiones debidamente motivadas en relación con la suspensión de la inmunidad de conformidad con el artículo 17 del Protocolo n.º 7 sobre los privilegios e inmunidades de la Unión Europea anejo al TUE y al TFUE;

w) establecerá procedimientos para que la Agencia coopere adecuadamente con las autoridades judiciales nacionales, sin perjuicio de los Reglamentos (UE) n.ºs 996/2010 y 376/2014.

3. El consejo de administración podrá asesorar al director ejecutivo sobre cualquier asunto relacionado con los ámbitos cubiertos por el presente Reglamento.

([1]) Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de septiembre de 2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (Euratom) n.º 1074/1999 del Consejo (DO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

▼B

4. El consejo de administración creará un órgano consultivo que represente a todas las partes interesadas afectadas por el trabajo de la Agencia, al que consultará antes de tomar decisiones en los ámbitos indicados en el apartado 2, letras c), e), f) e i). 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, en ningún caso, por los dictámenes del órgano consultivo.

5. El consejo de administración podrá crear órganos de trabajo que le asistan en el desempeño de sus tareas, incluidas la preparación de sus decisiones y la supervisión del cumplimiento de estas.

6. El consejo de administración adoptará, de conformidad con el artículo 110 del Estatuto de los funcionarios, una decisión basada en el artículo 2, apartado 1, de dicho Estatuto y en el artículo 6 del Régimen aplicable a los otros agentes por la que se deleguen en el director ejecutivo las competencias correspondientes de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos y se determinen las condiciones de suspensión de dicha delegación. El director ejecutivo estará autorizado para subdelegar esas competencias.

Cuando así lo exijan circunstancias excepcionales, el consejo de administración podrá, mediante resolución, suspender temporalmente la delegación de las competencias de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos en el director ejecutivo y la subdelegación de competencias por parte de este último, y ejercer él mismo las competencias o delegarlas en uno de sus miembros o en un miembro del personal distinto del director ejecutivo.

Artículo 99

Composición del consejo de administración

1. El consejo de administración estará compuesto por representantes de los Estados miembros y de la Comisión, todos con derecho a voto. Cada Estado miembro nombrará a un miembro del consejo de administración y a dos suplentes. Un suplente representará a un miembro únicamente en su ausencia. La Comisión designará a dos representantes y a sus suplentes. La duración del mandato de los miembros titulares y de los suplentes será de cuatro años. Este mandato será prorrogable.

2. Los miembros del consejo de administración y sus suplentes serán elegidos por razón sus conocimientos, su experiencia reconocida y su compromiso en el ámbito de la aviación civil, así como sus conocimientos pertinentes en gestión, administración y presupuestos, que habrán de servir para promover los objetivos recogidos en el presente Reglamento. Los miembros tendrán, al menos, responsabilidad general en relación con la política de seguridad de la aviación civil en sus Estados miembros correspondientes.

3. Todas las partes representadas en el consejo de administración deberán esforzarse por limitar la rotación de sus representantes, a fin de garantizar la continuidad de la labor del consejo de administración. Todas las partes tratarán de lograr una representación equilibrada de hombres y mujeres en el consejo de administración.

4. En su caso, la participación de los representantes de terceros países europeos en el consejo de administración como observadores y las condiciones de dicha participación se establecerán en los acuerdos indicados en el artículo 129.

▼B

5. El órgano consultivo a que se refiere el artículo 98, 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 inicial del mandato será de 48 meses y será prorrogable.

Artículo 100

Presidente del consejo de administración

1. El consejo de administración elegirá entre sus miembros con derecho de voto un presidente y un vicepresidente. El vicepresidente reemplazará de oficio al presidente en caso de que este no pueda atender a sus obligaciones.

2. El mandato del presidente y del vicepresidente tendrá una duración de cuatro años y podrá prorrogarse una vez otros cuatro años. Si el presidente o el vicepresidente dejan de ser miembros del consejo de administración en cualquier momento de su mandato, este expirará automáticamente en la misma fecha.

Artículo 101

Reuniones del consejo de administración

1. Las reuniones del consejo de administración serán convocadas por su presidente.

2. El consejo de administración celebrará al menos dos reuniones ordinarias al año. Además, se reunirá a iniciativa del presidente o de la Comisión o a petición, como mínimo, de una tercera parte de sus miembros.

3. El director ejecutivo de la Agencia participará en las deliberaciones, pero sin derecho a voto.

4. Los miembros del consejo de administración podrán, de conformidad con su reglamento interno, contar con la asistencia de sus asesores o expertos.

5. El consejo de administración podrá invitar a cualquier persona cuya opinión pueda revestir interés a asistir a sus reuniones en calidad de observador.

6. La Agencia se hará cargo de la secretaría del consejo de administración.

Artículo 102

Sistema de votación del consejo de administración

1. Sin perjuicio del artículo 98, apartado 2, letras c) y d), y del artículo 103, apartado 7, el consejo de administración tomará sus decisiones por mayoría de sus miembros con derecho de voto. A petición de un miembro del consejo de administración, la decisión a que se refiere el artículo 98, apartado 2, letra k), deberá adoptarse por unanimidad.

2. Cada miembro designado con arreglo al artículo 99, apartado 1, tendrá un voto. En ausencia de un miembro, su suplente podrá ejercer su derecho a voto. No tendrán derecho a voto ni los observadores ni el director ejecutivo de la Agencia.

▼B

3. El Reglamento interno del consejo de administración 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.

4. Para ser adoptadas, las decisiones sobre cuestiones relativas a los asuntos presupuestarios o recursos humanos, en particular los asuntos a que se refiere el artículo 98, apartado 2, letras d), f), h), m), n), o) y q), precisan de un voto favorable de la Comisión.

Artículo 103

Director ejecutivo

1. El director ejecutivo será contratado como agente temporal de la Agencia según lo dispuesto en el artículo 2, letra a), del Régimen aplicable a los otros agentes.

2. El director ejecutivo será nombrado por el consejo de administración en función de sus méritos y de su competencia y experiencia documentadas en el ámbito de la aviación civil, a partir de una lista de candidatos propuesta por la Comisión en el marco de un procedimiento de selección abierto y transparente.

A efectos de la celebración del contrato con el director ejecutivo, la Agencia estará representada por el presidente del consejo de administración.

Antes del nombramiento, se invitará al candidato seleccionado por el consejo de administración a efectuar una declaración ante la comisión competente del Parlamento Europeo y a responder a las preguntas formuladas por sus miembros.

3. El mandato del director ejecutivo tendrá una duración de cinco años. Antes de que concluya ese período, la Comisión procederá a una evaluación en la que se analizarán la actuación del director ejecutivo y los cometidos y retos futuros de la Agencia. A mitad del período se podrá invitar al director ejecutivo a efectuar una declaración ante la comisión competente del Parlamento Europeo y a responder a las preguntas formuladas por los miembros de dicha comisión sobre su desempeño.

4. El consejo de administración, a propuesta de la Comisión, que tendrá en cuenta la evaluación contemplada en el apartado 3, podrá prorrogar el mandato del director ejecutivo una sola vez por un máximo de cinco años. Antes de prorrogar el mandato del director ejecutivo, el consejo de administración informará al Parlamento Europeo de su intención de realizar esa prórroga. En el mes que precede a la prórroga de su mandato, podrá invitarse al director ejecutivo a efectuar una declaración ante la comisión competente del Parlamento y responder a las preguntas formuladas por sus miembros.

5. El director ejecutivo cuyo mandato haya sido prorrogado no podrá, finalizada la prórroga, participar en otro proceso de selección para el mismo puesto.

6. El director ejecutivo solo podrá ser destituido previa decisión del consejo de administración a propuesta de la Comisión.

▼B

7. El consejo de administración se pronunciará sobre el nombramiento, la prórroga del mandato o el cese del director ejecutivo por mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho de voto.

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

Artículo 104

Responsabilidades del director ejecutivo

1. El director ejecutivo se encargará de la gestión de la Agencia. El director ejecutivo dará cuenta de su gestión al consejo de administración. Sin perjuicio de las competencias de la Comisión y del consejo de administración, el director ejecutivo gozará de independencia en el ejercicio de sus funciones y no solicitará ni aceptará instrucciones de ningún gobierno u otro organismo.

2. El director ejecutivo informará al Parlamento Europeo sobre el ejercicio de sus funciones, cuando se le invite a hacerlo. El Consejo podrá convocar al director ejecutivo para que le informe del ejercicio de dichas funciones.

3. El director ejecutivo será responsable de la ejecución de las tareas que competen a la Agencia en virtud del presente Reglamento o de otros actos de la Unión. El director ejecutivo será, en particular, responsable de lo siguiente:

a) la aprobación de las medidas de la Agencia según lo definido en el artículo 76 dentro de los límites especificados por el presente Reglamento y por los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo;

b) la decisión sobre las investigaciones, las inspecciones y otras actividades de supervisión en virtud de lo dispuesto en los artículos 83 y 85;

c) la decisión sobre la atribución de tareas a organismos cualificados en virtud del artículo 69, apartado 1, y sobre la realización de investigaciones en nombre de la Agencia por autoridades nacionales competentes u organismos cualificados en virtud del artículo 83, apartado 1;

d) la adopción de las medidas necesarias en relación con las actividades de la Agencia relativas a la cooperación internacional de conformidad con el artículo 90;

e) la adopción de todas las medidas necesarias, incluida la adopción de instrucciones administrativas internas y la publicación de anuncios, para garantizar el correcto funcionamiento de la Agencia de conformidad con el presente Reglamento;

f) la ejecución de las decisiones adoptadas por el consejo de administración;

g) la elaboración del informe anual consolidado sobre las actividades de la Agencia y su presentación al consejo de administración para su adopción;

▼B

h) la preparación de un proyecto de estado de previsiones de los ingresos y gastos de la Agencia, en aplicación del artículo 120, y la ejecución del presupuesto, en aplicación del artículo 121;

i) la delegación de las competencias del director ejecutivo a otros miembros del personal de la Agencia. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer las normas aplicables a dichas delegaciones. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 127, apartado 2;

j) la preparación del documento de programación a que se refiere el artículo 117, apartado 1, y su presentación al consejo de administración para su adopción, previa obtención del dictamen de la Comisión;

k) la aplicación del documento de programación a que se refiere el artículo 117, apartado 1, y la comunicación al consejo de administración sobre dicha aplicación;

l) la preparación de un plan de acción sobre la base de las conclusiones de los informes de auditoría y evaluaciones internas o externas, así como de las investigaciones llevadas a cabo por la OLAF, y la presentación de informes de evolución dos veces al año a la Comisión y regularmente al consejo de administración;

m) la protección de los intereses financieros de la Unión mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y cualquier otra actividad ilegal, de controles efectivos y, si se detectaran irregularidades, mediante la recuperación de las cantidades indebidamente abonadas y, en su caso, la imposición de sanciones administrativas y financieras efectivas, proporcionadas y disuasorias;

n) la elaboración de una estrategia de lucha contra el fraude para la Agencia y su presentación al consejo de administración para su adopción;

o) la elaboración de un proyecto de normativa financiera aplicable a la Agencia;

p) la elaboración del Plan Europeo de Seguridad Aérea y sus actualizaciones ulteriores, y su presentación al consejo de administración para su adopción;

q) la presentación de informes al consejo de administración sobre la aplicación del Plan Europeo de Seguridad Aérea;

r) la respuesta a solicitudes de asistencia de la Comisión realizadas de conformidad con el presente Reglamento;

s) la aceptación de la reasignación de responsabilidades a la Agencia de conformidad con los artículos 64 y 65;

t) la administración corriente de la Agencia;

u) la adopción de todas las decisiones relativas a la creación y, en su caso, a la modificación de las estructuras internas de la Agencia, con excepción de las que se adopten a nivel de directores, que deberán ser aprobadas por el consejo de administración;

▼B

v) la adopción de normas para la prevención y gestión de conflictos de interés entre los participantes en grupos de trabajo y grupos de expertos y otros miembros del personal no cubiertos por el Estatuto de los funcionarios, que incluirán disposiciones sobre declaraciones de interés y, cuando proceda, sobre las actividades profesionales posteriores a la situación de empleo.

4. El director ejecutivo también será responsable de decidir si es necesario para el ejercicio eficiente y eficaz de los cometidos de la Agencia establecer una o más oficinas locales en uno o más Estados miembros o desplazar personal a las delegaciones de la Unión en terceros países con sujeción a los acuerdos pertinentes con el Servicio Europeo de Acción Exterior. Dicha decisión estará sujeta al consentimiento previo de la Comisión, del consejo de administración y, cuando proceda, del Estado miembro donde deba establecerse dicha oficina local. Esta decisión especificará el alcance de las actividades que se llevarán a cabo en esa oficina local o que realizará ese personal desplazado, evitándose costes innecesarios y la duplicación de funciones administrativas de la Agencia.

Artículo 105

Competencias de la sala de recursos

1. Se establecerá una sala de recursos como parte de la estructura administrativa de la Agencia. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128 para determinarla organización y la composición de la Sala de recursos.

2. La sala de recursos será competente para pronunciarse sobre los recursos interpuestos contra las decisiones a que se refiere el artículo 108. Se convocará a la sala de recursos siempre que sea necesario.

Artículo 106

Miembros de la sala de recursos

1. Los miembros y sus respectivos suplentes serán nombrados por el consejo de administración a partir de una lista de candidatos cualificados elaborada por la Comisión.

2. El mandato de los miembros de la sala de recursos, incluidos su presidente y sus suplentes, será de cinco años y podrá prorrogarse por otros cinco años.

3. Los miembros de la sala de recursos serán independientes. Para tomar sus decisiones, no solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún gobierno ni de ningún otro organismo.

4. Los miembros de la sala de recursos no podrán desempeñar ninguna otra función en la Agencia. Los miembros de la sala de recursos podrán trabajar a tiempo parcial.

5. Los miembros de la sala 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 recepción del dictamen del consejo de administración.

▼B

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128 para determinar las cualificaciones exigidas a los miembros de la sala de recursos, su estatus y su relación contractual con la Agencia, las competencias de los miembros individuales en la fase preparatoria de las decisiones y las normas y procedimientos de voto.

Artículo 107

Inhibición y recusación

1. Los miembros de la sala de recursos no intervendrán en un recurso cuando tengan algún interés personal en el asunto, cuando hayan participado anteriormente como representantes de una de las partes del procedimiento o cuando hayan participado en la adopción de la decisión recurrida.

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

3. Cualquiera de las partes del procedimiento de recurso podrá objetar contra cualquier miembro de la sala de recursos por cualquiera de los motivos contemplados en el apartado 1, o si la parcialidad del miembro está bajo sospecha. 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. En los casos especificados en los apartados 2 y 3, la sala de recursos decidirá qué actuaciones deberán llevarse a cabo sin la participación del miembro afectado. A efectos de la adopción de esta decisión, dicho miembro será reemplazado por su suplente.

Artículo 108

Decisiones objeto de recurso

1. Las decisiones de la Agencia adoptadas en virtud de los artículos 64 y 65, del artículo 76, apartado 6, de los artículos 77 a 83, 85 o 126 podrán ser objeto de recurso.

2. Los recursos interpuestos de conformidad con el apartado 1 no tendrán efecto suspensivo. El director ejecutivo podrá suspender la aplicación de la decisión recurrida, cuando considere 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 109

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 110

Plazo y forma del recurso

El recurso y el escrito de motivación de este deberán interponerse por escrito ante la secretaría de la sala de recursos 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 111

Revisión prejudicial

1. Antes de estudiar el recurso, la sala de recursos brindará a la Agencia la oportunidad de revisar su decisión. Si el director ejecutivo tuviera el recurso por fundado, deberá rectificar la decisión en el plazo de dos meses a partir de la fecha en que reciba la notificación de la sala de recursos. Esta disposición no se aplicará cuando el procedimiento oponga al recurrente a otra parte.

2. Si no se rectifica la decisión, la Agencia, sin más dilación, decidirá si suspende la aplicación de la decisión, de conformidad con el artículo 108, apartado 2.

Artículo 112

Examen de los recursos

1. La sala de recursos evaluará si el recurso es admisible y si está bien 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 escritas sobre las alegaciones de la sala o las de las terceras partes en el recurso. La sala de recursos podrá decidir celebrar una vista oral, ya sea por iniciativa propia o por solicitud bien documentada de una de las partes en el recurso.

Artículo 113

Resolución del recurso

Si la sala de recursos considera que el recurso no es admisible o no está bien fundamentado, lo desestimará. Si la sala de recursos considera que el recurso es admisible y el motivo del mismo está bien fundamentado, remitirá el caso a la Agencia. La Agencia adoptará una nueva decisión motivada teniendo en cuenta la decisión de la sala de recursos.

Artículo 114

Recursos ante el Tribunal de Justicia

1. Podrán interponerse ante el Tribunal de Justicia recursos de nulidad en relación con actos de la Agencia destinados a surtir efectos jurídicos frente a terceros, de omisión y, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 97, de responsabilidad extracontractual y, en virtud de una cláusula de arbitraje, de responsabilidad contractual por daños causados por actos de la Agencia.

▼B

2. Los recursos de nulidad relativos a las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 64 y 65, el artículo 76, apartado 6, y los artículos 77 a 83, 85 o el artículo 126 solo podrán interponerse ante el Tribunal de Justicia cuando se hayan agotado las vías de recurso internas de la Agencia.

3. Las instituciones de la Unión y los Estados miembros podrán interponer recursos contra decisiones de la Agencia directamente ante el Tribunal de Justicia, sin necesidad de agotar las vías de recurso internas de la Agencia.

4. La Agencia tomará todas las medidas necesarias para dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia.

SECCIÓN III

Métodos de trabajo

Artículo 115

Procedimientos para la elaboración de dictámenes, especificaciones de certificación y otras especificaciones detalladas, medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa

1. El consejo de administración establecerá procedimientos transparentes para la emisión de los dictámenes, las especificaciones de certificación y otras especificaciones detalladas, los medios aceptables de cumplimiento y la documentación orientativa a que se refiere el artículo 76, apartados 1 y 3. Estos procedimientos:

a) aprovecharán los conocimientos de las autoridades de la aviación civil y, en su caso, militar de los Estados miembros;

b) cuando proceda, contarán con la participación de expertos de las partes interesadas pertinentes, o se basarán en la experiencia de los organismos europeos de normalización pertinentes o de otros organismos especializados;

c) garantizarán que la Agencia publique documentos y consulte ampliamente a las partes interesadas según unos plazos y un procedimiento que disponga la obligación de la Agencia de responder por escrito al proceso de consulta.

2. Cuando la Agencia, de conformidad con el artículo 76, apartados 1 y 3, elabore dictámenes, especificaciones de certificación y otras especificaciones detalladas, medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa, establecerá un procedimiento de consulta previa a los Estados miembros. A tal efecto, podrá crear un grupo de trabajo para el que cada Estado miembro tendrá derecho a nombrar a un experto. Si es necesario realizar consultas sobre aspectos militares, la Agencia consultará, además de a los Estados miembros, a la Agencia Europea de Defensa y a otros expertos militares competentes designados por los Estados miembros. Cuando sea necesaria la consulta en relación con la posible repercusión social de esas medidas de la Agencia, esta deberá contar con los agentes sociales de la Unión y otras partes interesadas relevantes.

3. La Agencia publicará los dictámenes, las especificaciones de certificación y otras especificaciones detalladas, los medios aceptables de cumplimiento y la documentación orientativa que elabore en virtud del artículo 76, apartados 1 y 3, y los procedimientos establecidos en virtud del apartado 1 del presente artículo en la publicación oficial de la Agencia.

▼B

Artículo 116

Procedimientos de toma de decisiones

1. El consejo de administración establecerá procedimientos transparentes para tomar decisiones concretas según lo establecido en el artículo 76, apartado 4.

Tales procedimientos, en particular:

a) garantizarán que sea oída la persona física o jurídica a la que se destine la decisión y cualquier otra parte directa y personalmente interesada;

b) dispondrán la notificación de la decisión a las personas físicas y jurídicas y su publicación, sin perjuicio de los requisitos establecidos en el artículo 123 y en el artículo 132, apartado 2;

c) proporcionarán a las personas físicas o jurídicas a las que se destine la decisión, y a cualquier otra parte en el procedimiento, información 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 a las personas afectadas, incluida la información sobre las vías de recurso de que disponen de conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 117

Programación anual y plurianual

1. De conformidad con el artículo 98, apartado 2, letra c), el consejo de administración, a más tardar el 31 de diciembre de cada año, adoptará un documento de programación que contendrá la programación plurianual y anual basado en un proyecto presentado por el director ejecutivo seis semanas antes de su adopción, teniendo en cuenta el dictamen de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo en lo que respecta a la programación plurianual. El consejo de administración lo transmitirá al Parlamento Europeo, al Consejo y a la Comisión. El documento de programación será definitivo tras la adopción definitiva del presupuesto general y, si fuese necesario, se adaptará en consecuencia.

2. El programa de trabajo anual incluirá los objetivos detallados y los resultados esperados, con inclusión de indicadores de resultados, y tendrá en cuenta los objetivos del Plan Europeo de Seguridad Aérea. Contendrá además una descripción de las acciones que se habrán de financiar y una indicación de los recursos humanos y financieros asignados a cada acción, según los principios de administración y presupuesto por actividades, indicando qué actividades se deberán financiar con cargo al presupuesto normativo y qué actividades se financiarán con tasas e ingresos percibidos por la Agencia. El programa anual de trabajo será coherente con el programa de trabajo plurianual a que se refiere el apartado 4 del presente artículo. Indicará claramente qué tareas se han añadido, modificado o suprimido respecto al ejercicio fiscal anterior. La programación anual incluirá la estrategia de la Agencia sobre sus actividades relativas a la cooperación internacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90 y las acciones de la Agencia vinculadas a dicha estrategia.

▼B

3. El consejo de administración modificará el programa de trabajo anual adoptado si se encomienda a la Agencia una nueva tarea. Cualquier modificación sustancial del programa de trabajo anual se adoptará con arreglo al mismo procedimiento que el programa de trabajo anual inicial. El consejo de administración podrá delegar en el director ejecutivo la competencia de efectuar modificaciones no sustanciales del programa de trabajo anual.

4. El programa de trabajo plurianual fijará la programación estratégica general, incluidos los objetivos, los resultados esperados y los indicadores de rendimiento. Contendrá además la planificación de los recursos, incluidas las necesidades plurianuales en materia de presupuesto y personal.

La programación de los recursos se actualizará cada año. La programación estratégica se actualizará cuando proceda y, en particular, para estudiar los resultados de la evaluación a que se hace referencia en el artículo 124.

Artículo 118

Informe de actividad anual consolidado

1. En el informe de actividad anual consolidado se describirá la forma en que la Agencia ha ejecutado su programa de trabajo anual, así como sus recursos presupuestarios y humanos. Indicará claramente qué mandatos y tareas de la Agencia se han añadido, modificado o suprimido respecto al año anterior.

2. El informe recogerá las actividades realizadas por la Agencia y evaluará sus resultados con respecto a los objetivos propuestos, a los indicadores de rendimiento 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, y la eficiencia y eficacia de los sistemas de control internos. También se indicará qué actividades se han financiado con el presupuesto normativo y qué actividades se han financiado con las tasas y los ingresos percibidos por la Agencia.

Artículo 119

Transparencia y comunicación

1. Se aplicará a los documentos en poder de la Agencia el Reglamento (CE) n.º 1049/2001, sin perjuicio de las normas sobre el acceso a los datos y a la información establecidas en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y en los actos de ejecución adoptados conforme al artículo 72, apartado 5, y al artículo 74, apartado 8, del presente Reglamento.

2. La Agencia podrá emprender actividades de comunicación por iniciativa propia dentro del ámbito de sus competencias. Se asegurará en especial de que, además de la publicación mencionada en el artículo 115, apartado 3, el público en general y cualquier parte interesada reciba rápidamente información objetiva, fiable y fácilmente comprensible sobre su trabajo. La Agencia garantizará que la asignación de sus recursos a las actividades de comunicación no perjudique el ejercicio eficaz de las tareas a las que se hace referencia en el artículo 75.

▼B

3. La Agencia traducirá material de promoción de la seguridad a las lenguas oficiales de la Unión, cuando proceda.

4. Las autoridades nacionales competentes ayudarán a la Agencia mediante la comunicación eficaz de información pertinente sobre seguridad, dentro de sus jurisdicciones correspondientes.

5. Toda persona física o jurídica podrá dirigirse a la Agencia por escrito en cualquiera de las lenguas oficiales de la Unión y tendrá derecho a recibir una respuesta en la misma lengua.

6. El Centro de Traducción de los Órganos de la Unión Europea proporcionará los servicios de traducción necesarios para el funcionamiento de la Agencia.

SECCIÓN IV

Requisitos financieros

Artículo 120

Presupuesto

1. Sin perjuicio de otros ingresos, los ingresos de la Agencia incluirán:

a) una contribución de la Unión;

b) una contribución de cualquier tercer país europeo con el cual la Unión haya celebrado los acuerdos internacionales a que hace referencia el artículo 129;

c) las tasas abonadas por los solicitantes y titulares de los certificados expedidos por la Agencia, así como por las personas que hayan registrado declaraciones en la Agencia;

d) los derechos por las publicaciones, la formación y otros servicios prestados y por la tramitación de recursos por parte de la Agencia;

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;

f) subvenciones.

2. Los gastos de la Agencia incluirán los gastos de personal, administración, infraestructuras y funcionamiento. Para el gasto de funcionamiento, los compromisos presupuestarios para acciones que sobrepasen un ejercicio fiscal podrán desglosarse en tramos anuales, según sea necesario.

3. Los ingresos y los gastos deberán estar equilibrados.

4. Los presupuestos normativos, las tasas establecidas y recaudadas por actividades de certificación y los ingresos percibidos por la Agencia deberán tratarse por separado en la contabilidad de esta.

5. Durante el ejercicio fiscal, la Agencia adaptará su plan de personal y la gestión de las actividades financiadas con los recursos relacionados con tasas e ingresos de tal manera que pueda responder rápidamente ante la carga de trabajo y las fluctuaciones de dichos ingresos.

▼B

6. Cada año, el director ejecutivo elaborará un proyecto de estado de previsiones de ingresos y gastos de la Agencia para el ejercicio fiscal siguiente, que incluirá un proyecto de plantilla de personal, y lo remitirá al consejo de administración junto con documentación explicativa sobre la situación presupuestaria. En relación con puestos financiados con tasas e ingresos, dicho proyecto de plantilla de personal se basará en una serie limitada de indicadores aprobados por la Comisión para medir la carga de trabajo y la eficiencia de la Agencia, y fijará los recursos necesarios para responder, de un modo eficiente y oportuno, a las solicitudes de certificación y otras actividades de la Agencia, incluidas las resultantes de las reasignaciones de responsabilidad en virtud de los artículos 64 y 65.

Sobre la base de ese proyecto, el consejo de administración adoptará un proyecto provisional de previsiones de ingresos y gastos de la Agencia para el ejercicio fiscal siguiente. El proyecto provisional de previsiones de ingresos y gastos de la Agencia se remitirá a la Comisión a más tardar el 31 de enero de cada año.

7. A más tardar el 31 de marzo, el consejo de administración remitirá a la Comisión y a los terceros países europeos con los que la Unión haya celebrado los acuerdos previstos en el artículo 129 el proyecto definitivo de previsiones de ingresos y gastos de la Agencia, en el que figurará el proyecto de plantilla de personal y que irá acompañado del programa de trabajo provisional.

8. La Comisión remitirá el estado de previsiones al Parlamento Europeo y al Consejo, junto con el proyecto de presupuesto general de la Unión Europea.

9. A partir del estado de previsiones, la Comisión inscribirá en el proyecto 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 contribución con cargo al presupuesto general, y lo presentará al Parlamento Europeo y al Consejo de conformidad con los artículos 313 y 314 del TFUE.

10. El Parlamento Europeo y el Consejo autorizará los créditos en concepto de la contribución destinada a la Agencia y aprobará la plantilla de personal de esta, teniendo en cuenta los indicadores relacionados con la carga de trabajo y la eficiencia de la Agencia mencionados en el apartado 6.

11. El consejo de administración adoptará el presupuesto. Este se convertirá en definitivo tras la aprobación definitiva del presupuesto general de la Unión. Cuando proceda, se ajustará en consecuencia.

12. El consejo de administración comunicará cuanto antes al Parlamento Europeo y al Consejo todo proyecto que pretenda ejecutar que pueda tener repercusiones financieras significativas para la financiación del presupuesto, en particular los proyectos sobre bienes inmuebles, como el alquiler y la adquisición de edificios, e informará de ello a la Comisión. En cualquier proyecto inmobiliario que pueda tener repercusiones importantes para el presupuesto de la Agencia, se aplicará el Reglamento Delegado (UE) n.º 1271/2013 de la Comisión ([1]).

([1]) Reglamento Delegado (UE) n.º 1271/2013 de la Comisión, de 30 de septiembre de 2013, relativo al Reglamento Financiero marco de los organismos a que se refiere el artículo 208 del Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 7.12.2013, p. 42).

▼B

Cuando el Parlamento Europeo o el Consejo hayan 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 121

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 fiscal, el contable de la Agencia comunicará las cuentas provisionales al contable de la Comisión y al Tribunal de Cuentas. El contable de la Agencia también remitirá al contable de la Comisión, a más tardar el 1 de marzo siguiente a cada ejercicio fiscal, un informe sobre la gestión presupuestaria y financiera correspondiente a ese ejercicio fiscal. El contable de la Comisión consolidará las cuentas provisionales de las instituciones y de los organismos descentralizados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 147 del Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

3. A más tardar el 31 de marzo siguiente a cada ejercicio fiscal, el director ejecutivo remitirá el informe sobre la gestión presupuestaria y financiera correspondiente a dicho ejercicio al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Tribunal de Cuentas.

4. En virtud del artículo 148 del Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012, tras la recepción de las observaciones del Tribunal de Cuentas sobre las cuentas provisionales de la Agencia, el contable elaborará las cuentas definitivas de la Agencia bajo su propia responsabilidad y el director ejecutivo las remitirá para su dictamen al consejo de administración.

5. El consejo de administración emitirá un dictamen sobre las cuentas definitivas de la Agencia.

6. A más tardar el 1 de julio siguiente a cada ejercicio fiscal, el contable de la Agencia 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 en el *Diario Oficial de la Unión Europea* a más tardar el 15 de noviembre siguiente a cada ejercicio fiscal.

8. A más tardar el 30 de septiembre siguiente a cada ejercicio fiscal, el director ejecutivo remitirá al Tribunal de Cuentas una respuesta a sus observaciones. Enviará asimismo esta respuesta al consejo de administración y a la Comisión.

([1]) Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión y por el que se deroga el Reglamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 del Consejo (DO L 298 de 26.10.2012, p. 1).

▼B

9. El director ejecutivo presentará al Parlamento Europeo, a petición de este, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 165, apartado 3, del Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012, toda la información necesaria para el correcto desarrollo del procedimiento de aprobación de la gestión del ejercicio fiscal de que se trate.

10. El Parlamento Europeo, previa recomendación del Consejo por mayoría cualificada, decidirá, antes del 15 de mayo del año N + 2, sobre la gestión del director ejecutivo con respecto a la ejecución del presupuesto del ejercicio N.

Artículo 122

Lucha contra el fraude

1. Para la lucha contra el fraude, la corrupción y cualesquiera otras prácticas contrarias a Derecho se aplicará sin restricciones el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([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]) en los seis meses siguientes al 11 de septiembre de 2018 y adoptará las disposiciones correspondientes aplicables a su personal mediante la utilización de la plantilla establecida en el anexo de dicho Acuerdo.

3. El Tribunal de Cuentas estará facultado para auditar, sobre la base de documentos e inspección *in situ*, a todos los beneficiarios de subvenciones, contratistas y subcontratistas que hayan recibido de la Agencia fondos de la Unión.

4. La OLAF podrá realizar investigaciones, incluidos controles e inspecciones sobre el terreno de conformidad con las disposiciones y procedimientos establecidos en el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 y en el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo ([3]), con el fin de establecer si ha habido fraude, corrupción o cualquier otra actividad contraria a derecho que afecte a los intereses financieros de la Unión en el marco de una subvención o de un contrato financiados por la Agencia.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 a 4, los acuerdos de cooperación celebrados con terceros países y organizaciones internacionales, los contratos, convenios o decisiones de subvención de la Agencia contendrán disposiciones que faculten expresamente al Tribunal de Cuentas y a la OLAF para efectuar tales auditorías e investigaciones, de acuerdo con sus competencias respectivas.

([1]) Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de septiembre de 2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (Euratom) n.º 1074/1999 del Consejo (DO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

([2]) DO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

([3]) Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones *in situ* que realiza la Comisión para la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades (DO L 292 de 15.11.1996, p. 2).

▼B

Artículo 123

Normas de seguridad aplicables a la protección de la información clasificada y de la información sensible no clasificada

La Agencia adoptará normas de seguridad propias equivalentes a las normas de seguridad de la Comisión para proteger la información clasificada de la Unión Europea (ICUE) y la información sensible no clasificada, según se prevé en las Decisiones (UE, Euratom) 2015/443 ([1]) y (UE, Eurataom) 2015/444 ([2]) de la Comisión. Las normas de seguridad de la Agencia se harán extensivas a las disposiciones relativas, entre otros extremos, al intercambio, el tratamiento y el almacenamiento de la citada información.

Artículo 124

Evaluación

1. A más tardar el 12 de septiembre de 2023 y, a partir de entonces, cada cinco años, la Comisión realizará una evaluación de conformidad con las directrices de la Comisión destinadas a evaluar el rendimiento de la Agencia en relación con sus objetivos, su mandato y sus cometidos. La evaluación analizará los efectos del presente Reglamento, la Agencia y sus métodos de trabajo para el establecimiento de un nivel elevado de seguridad en la aviación civil. Examinará asimismo la posible necesidad de modificar el mandato de la Agencia, y las repercusiones financieras de cualquier modificación de ese tipo. La evaluación tendrá en cuenta los puntos de vista del consejo de administración y de las partes interesadas, tanto en el ámbito de la Unión como nacional.

2. Si la Comisión considerara que la continuidad de la Agencia ha dejado de estar justificada con respecto a los objetivos, mandato y cometidos que le fueron atribuidos, podrá proponer que se modifique en consecuencia o se derogue el presente Reglamento.

3. La Comisión remitirá los resultados de la evaluación, junto con sus conclusiones, al Parlamento Europeo, al Consejo y al consejo de administración. Si procede, se incluirá un plan de acción acompañado de un calendario. Los resultados de la evaluación y las recomendaciones se harán públicos.

Artículo 125

Normas financieras

El consejo de administración aprobará la reglamentación financiera aplicable a la Agencia, previa consulta a la Comisión. Dicha normativa no podrá desviarse del Reglamento Delegado (UE) n.º 1271/2013, salvo si las exigencias específicas de funcionamiento de la Agencia lo requieren y la Comisión lo autoriza previamente.

([1]) Decisión (UE, Euratom) 2015/443 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, sobre la seguridad en la Comisión (DO L 72 de 17.3.2015, p. 41).

([2]) Decisión (UE, Euratom) 2015/444 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, sobre las normas de seguridad para la protección de la información clasificada de la UE (DO L 72 de 17.3.2015, p. 53).

▼B

Artículo 126

Tasas e ingresos

1. Se cobrarán tasas e ingresos por los siguientes conceptos:

a) la expedición y la renovación de certificados y el registro de declaraciones por la Agencia en virtud del presente Reglamento, así como sus actividades de supervisión relativas a las actividades con las que están relacionados dichos certificados y declaraciones;

b) las publicaciones, la formación y la prestación de otros servicios por la Agencia, que reflejarán el coste real de cada servicio individual prestado;

c) la tramitación de recursos.

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

2. El importe de las tasas y otros ingresos se fijará a un nivel que permita garantizar que los ingresos obtenidos cubren el coste total de las actividades relacionadas con los servicios prestados, así como evitar una acumulación significativa de excedentes. Todos los gastos de la Agencia atribuidos al personal que desarrolla las actividades a que se refiere el apartado 1, en particular la contribución proporcional del empleador al plan de pensiones, se reflejarán en dicho coste. Las tasas y otros ingresos constituirán los ingresos asignados para las actividades de la Agencia relacionadas con los servicios por los que se abonan tales tasas e ingresos.

3. Los excedentes presupuestarios generados a raíz de las tasas y otros ingresos financiarán futuras actividades relacionadas con las tasas e ingresos o se destinarán a compensar pérdidas. Cuando un resultado presupuestario positivo o negativo importante sea recurrente, se revisará el nivel de tasas e ingresos.

4. Previa consulta a la Agencia de conformidad con el artículo 98, apartado 2, letra i), la Comisión adoptará actos de ejecución para establecer normas detalladas sobre las tasas e ingresos percibidos por la Agencia que especificarán, en particular, los conceptos por los que se cobrarán tasas o ingresos de conformidad con el artículo 120, apartado 1, letras c) y d), así como su importe y las modalidades de pago. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 127

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

▼B

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 182/2011, en relación con su artículo 4.

Artículo 128

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren los artículos 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, el artículo 62, apartado 13, el artículo 68, apartado 3, el artículo 84, apartado 4, y los artículos 105 y 106 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 11 de septiembre de 2018. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes a que se refieren los artículos 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, el artículo 62, apartado 13, el artículo 68, apartado 3, el artículo 84, apartado 4, y los artículos 105 y 106 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados a que se refieren los artículos 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, el artículo 62, apartado 13, el artículo 68, apartado 3, el artículo 84, apartado 4, y los artículos 105 y 106 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 129

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 internacionales con la Unión en virtud de los cuales hayan adoptado y estén aplicando el Derecho de la Unión en el ámbito regulado por el presente Reglamento.

▼B

Dichos acuerdos internacionales podrán incluir disposiciones que especifiquen, en particular, la naturaleza y el alcance de la participación del país europeo tercero en cuestión en el trabajo de la Agencia, incluidas disposiciones sobre contribuciones financieras y personal. La Agencia podrá, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartado 2, establecer acuerdos de trabajo con la autoridad competente del país europeo tercero en cuestión con el fin de aplicar dichas disposiciones.

Artículo 130

Acuerdo relativo a la sede y condiciones de funcionamiento

1. Las disposiciones necesarias relativas a la instalación que se habilitará para la Agencia en el Estado miembro de acogida y las instalaciones que debe poner a disposición dicho Estado miembro, así como las normas específicas aplicables en el Estado miembro de acogida al director ejecutivo, a los miembros del consejo de administración, al personal de la Agencia y a los miembros de sus familias se fijarán en un acuerdo de sede celebrado entre la Agencia y el Estado miembro en que tenga su sede.

2. El Estado miembro de acogida de la Agencia facilitará las condiciones necesarias para el buen funcionamiento de esta, incluida una escolarización multilingüe y apropiada y conexiones de transporte adecuadas.

Artículo 131

Sanciones

Los Estados miembros establecerán normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 132

Tratamiento de datos personales

1. En relación con el tratamiento de datos de carácter personal en el marco del presente Reglamento, los Estados miembros ejercerán sus funciones en virtud del presente Reglamento de conformidad con las disposiciones legislativas, reglamentarias o administrativas nacionales de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679.

2. En relación con el tratamiento de datos de carácter personal en el marco del presente Reglamento, la Comisión y la Agencia ejercerán sus funciones en virtud del presente Reglamento de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 45/2001.

Artículo 133

Modificación del Reglamento (CE) n.º 2111/2005

En el artículo 15 del Reglamento (CE n.º 2111/2005, los apartados 1 a 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. La Comisión estará asistida por un comité (“Comité de Seguridad Aérea de la UE”). Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

▼B

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.».

Artículo 134

Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 1008/2008

El Reglamento (CE) n.º 1008/2008 se modifica como sigue:

1) En el artículo 4, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) sean titulares de un certificado de operador aéreo válido expedido de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) por una autoridad nacional de un Estado miembro, por varias autoridades nacionales de Estados miembros que actúen conjuntamente de conformidad con el artículo 62, apartado 5, de dicho Reglamento o por la Agencia de la Unión Europea de Seguridad Aérea.

(*) ►C1 Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).». ◄

2) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Certificado de operador aéreo

1. Tanto la concesión como la validez de una licencia de explotación dependerán de la posesión de un certificado de operador aéreo válido que especifique las actividades que cubre dicha licencia de explotación.

2. Toda modificación introducida en el certificado de operador aéreo de una compañía aérea comunitaria quedará reflejada, según proceda, en su licencia de explotación.

La autoridad competente para el certificado de operador aéreo informará lo antes posible a la autoridad competente para la concesión de la licencia de todo cambio pertinente propuesto en el certificado de operador aéreo.

3. La autoridad competente para el certificado de operador aéreo y la autoridad competente para la concesión de licencias acordarán medidas a fin de intercambiar de manera proactiva información pertinente para la evaluación y la conservación del certificado de operador aéreo y la licencia de explotación.

▼B

El intercambio podrá incluir, entre otras, información relativa a las disposiciones financieras, en materia de propiedad u organizativas de la compañía aérea comunitaria que puedan afectar a la seguridad o solvencia de sus operaciones o que puedan ayudar a la autoridad competente para el certificado de operador aéreo en la realización de sus actividades de supervisión relacionadas con la seguridad. Cuando la información tenga carácter confidencial, se establecerán medidas para garantizar que se proteja de forma conveniente.

3 *bis*. Si es probable que se requieran medidas de ejecución, la autoridad competente para el certificado de operador aéreo y la autoridad competente para la concesión de la licencia, se consultarán tan pronto como sea posible antes de adoptar tales medidas, y trabajarán conjuntamente para tratar de resolver los problemas antes de tomar las medidas. Cuando se adopten las medidas, la autoridad competente para el certificado de operador y la autoridad competente para la concesión de la licencia se notificarán mutuamente lo antes posible que han procedido a adoptarlas.».

3) En el artículo 12, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las aeronaves que utilice una compañía aérea comunitaria deberán estar matriculadas, según disponga el Estado miembro cuya autoridad competente haya expedido la licencia de explotación, en su propio registro nacional o en el registro nacional de otro Estado miembro. Sin embargo, cuando se disponga de una aeronave en régimen de arrendamiento con o sin tripulación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13, dicha aeronave podrá estar registrada en el registro nacional de un Estado miembro o de un tercer país.».

Artículo 135

Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 996/2010

El artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 996/2010 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Obligación de investigar

1. Todos los accidentes o los incidentes graves en que se vean involucradas aeronaves a las que sea de aplicación el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) serán objeto de una investigación de seguridad en el Estado miembro en cuyo territorio haya ocurrido el accidente o el incidente grave.

2. Cuando una aeronave a la que se aplique el Reglamento (UE) 2018/1139 y que esté matriculada en un Estado miembro se vea involucrada en un accidente o un incidente grave y no se pueda determinar definitivamente que el lugar en el que se ha producido el accidente o el incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, la investigación de seguridad será realizada por las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad del Estado miembro de matrícula.

3. El alcance de las investigaciones de seguridad a que se refieren los apartados 1, 2 y 4 y el procedimiento que se adopte en la realización de dichas investigaciones serán determinados por la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, teniendo en cuenta las consecuencias del accidente o del incidente grave y las enseñanzas que esta espere extraer de las investigaciones para aumentar la seguridad aérea.

▼B

4. Las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad podrán decidir investigar incidentes distintos de los mencionados en los apartados 1 y 2, así como accidentes o incidentes graves en otros tipos de aeronaves, con arreglo a la legislación nacional de los Estados miembros, si esperan extraer de tales investigaciones enseñanzas en materia de seguridad.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del presente artículo, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad podrá decidir, teniendo en cuenta las enseñanzas que espera extraer de esas investigaciones para aumentar la seguridad aérea, no iniciar una investigación de seguridad cuando un accidente o un incidente grave afecte a una aeronave no tripulada que no necesite un certificado o una declaración en virtud del artículo 56, apartados 1 y 5, del Reglamento (UE) 2018/1139, o afecte a una aeronave tripulada cuya masa máxima de despegue sea inferior o igual a 2 250 kg, y cuando nadie haya sufrido lesiones mortales o graves.

6. Las investigaciones de seguridad a que se refieren los apartados 1, 2 y 4 no perseguirán en ningún caso la determinación de culpabilidades o responsabilidades. Serán independientes y se realizarán al margen y sin perjuicio de cualesquiera procedimientos judiciales o administrativos destinados a determinar culpabilidades o responsabilidades.

_____

(*) ►C1 Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).». ◄

Artículo 136

Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 376/2014

En el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 376/2014, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. El presente Reglamento se aplica a los sucesos y a otras informaciones relativas a la seguridad que impliquen a las aeronaves civiles a las que se aplica el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

No obstante, el presente Reglamento no se aplicará a los sucesos y a otras informaciones relativas a la seguridad que impliquen a aeronaves no tripuladas que no necesiten un certificado o declaración en virtud del artículo 56, apartados 1 y 5, del Reglamento (UE) 2018/1139, salvo si el suceso u otras informaciones relativas a la seguridad que impliquen a dichas aeronaves no tripuladas causan lesiones mortales o graves a una persona o han implicado a otras aeronaves distintas de las aeronaves no tripuladas.

▼B

Los Estados miembros podrán decidir aplicar asimismo el presente Reglamento a los sucesos y a otras informaciones relativas a la seguridad que impliquen a aeronaves a las que no se aplica el Reglamento (UE) 2018/1139.

(*) ►C1 Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).». ◄

Artículo 137

Modificaciones de la Directiva 2014/30/UE

En el artículo 2, apartado 2, de la Directiva 2014/30/UE, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Los siguientes equipos de aviación, cuando entren en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) y estén exclusivamente destinados al uso aeronáutico:

i) aeronaves, distintas a las aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices, componentes y equipo no instalado;

ii) aeronaves no tripuladas, así como sus motores, hélices, componentes y equipo no instalado, cuyo diseño esté certificado con arreglo al artículo 56, apartado 1, de dicho Reglamento, y que estén destinados a funcionar únicamente en frecuencias atribuidas por el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones para un uso aeronáutico protegido.

(*) ►C1 Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).». ◄

▼B

Artículo 138

Enmiendas a la Directiva 2014/53/UE

En el anexo I de la Directiva 2014/53/UE, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los siguientes equipos de aviación, cuando entren en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) y estén exclusivamente destinados al uso aeronáutico:

a) aeronaves, distintas a las aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices, componentes y equipo no instalado;

b) aeronaves no tripuladas, así como sus motores, hélices, componentes y equipo no instalado, cuyo diseño esté certificado con arreglo al artículo 56, apartado 1, de dicho Reglamento y que estén destinados a funcionar únicamente en frecuencias atribuidas por el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones para un uso aeronáutico protegido.

(*) ►C1 Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).». ◄

Artículo 139

Derogación

1. Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 216/2008 con efectos desde el 11 de septiembre de 2018.

2. Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 552/2004 con efectos desde el 11 de septiembre de 2018. No obstante, los artículos 4, 5, 6, 6 *bis* y 7 de dicho Reglamento y sus anexos III y IV seguirán aplicándose hasta la fecha de aplicación de los actos delegados a que se refiere el artículo 47 del presente Reglamento y en la medida en que esos actos cubran el objeto de las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º 552/2004, y a más tardar el 12 de septiembre de 2023.

3. Queda derogado el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 a partir de la fecha de aplicación de las normas de desarrollo que se adopten con arreglo al artículo 32, apartado 1, letra a), sobre las limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad y los requisitos de descanso relativos al taxi aéreo, el servicio médico de urgencia y las actividades de transporte aéreo comercial con un solo piloto.

▼B

4. Las referencias a los Reglamentos derogados a que se refieren los apartados 1, 2 y 3 se interpretarán como referencias al presente Reglamento y se leerán, cuando proceda, con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo X.

Artículo 140

Disposiciones transitorias

1. Los certificados y las especificaciones de aeronavegabilidad específicas expedidos o reconocidos y las declaraciones realizadas o reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y sus normas de desarrollo seguirán siendo válidos y se considerará que han sido expedidos, realizados y reconocidos de conformidad con las disposiciones correspondientes del presente Reglamento, también a efectos de la aplicación del artículo 67.

2. A más tardar el 12 de septiembre de 2023, las normas de desarrollo adoptadas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y del Reglamento (CE) n.º 552/2004 deberán adaptarse al presente Reglamento. Hasta dicha adaptación, todas las referencias en esas normas de desarrollo a:

a) «operación comercial» se entenderán como referencia al artículo 3, letra i), del Reglamento (CE) n.º 216/2008;

b) «aeronave propulsada compleja» se entenderán como referencia al artículo 3, letra j), del Reglamento (CE) n.º 216/2008;

c) «equipos» se entenderán como referencia al artículo 3, apartado 28, del presente Reglamento;

d) «licencia de piloto de recreo» se entenderán como referencia a la licencia mencionada en el artículo 7, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

3. A más tardar dos años después del 11 de septiembre de 2018, la Agencia presentará, de conformidad con el artículo 76, apartados 1 y 3, del presente Reglamento, dictámenes sobre propuestas de modificación de los Reglamentos (UE) n.º 748/2012 ([1]), (UE) n.º 1321/2014 ([2]), (UE) n.º 1178/2011 ([3]) y (UE) n.º 965/2012 ([4]) de la Comisión, y especificaciones de certificación aplicables, con el fin de adaptarlas al presente Reglamento por lo que respecta a las aeronaves destinadas principalmente a usos deportivos y recreativos.

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

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

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

([4]) Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

▼B

4. Antes del 12 de septiembre de 2021, la Agencia podrá publicar documentación orientativa para su uso voluntario por parte de los Estados miembros con el fin de respaldar el desarrollo de normas nacionales proporcionadas relativas al diseño, la producción, el mantenimiento y el funcionamiento de las aeronaves enumeradas en el anexo I.

5. No obstante lo dispuesto en los artículos 55 y 56, las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º 216/2008 seguirán aplicándose hasta que entren en vigor los actos delegados a que se refiere el artículo 58 y los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57 del presente Reglamento.

6. Los Estados miembros extinguirán o adaptarán los acuerdos bilaterales existentes que hayan celebrado con países terceros en relación con los ámbitos abarcados por el presente Reglamento en cuanto sea posible a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento y, en cualquier caso, antes del 12 de septiembre de 2021.

Artículo 141

Entrada en vigor

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

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

▼B

ANEXO I

Aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 3, letra d)

1. Categorías de aeronaves tripuladas a las que no se aplica el presente el Reglamento:

a) las aeronaves históricas que cumplan los criterios siguientes:

i) aeronaves:

— cuyo diseño inicial date de antes del 1 de enero de 1955, y

— que hayan dejado de producirse 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,

— un importante adelanto en el desarrollo de la aviación, o

— una importante función desempeñada en las fuerzas armadas de un Estado miembro,

o

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, incluidas las que se suministran en forma de equipo, que hayan sido construidas o montadas por lo menos en un 51 % por un aficionado o una asociación de aficionados sin ánimo 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 con una velocidad de pérdida cuantificable o una velocidad constante mínima en configuración de aterrizaje no superior a 35 nudos de velocidad calibrada (CAS), helicópteros, paracaídas con motor, planeadores y planeadores con motor que tengan como máximo dos plazas y una masa máxima de despegue (MTOM), registrada por los Estados miembros, no superior a:

	Aeroplanos/ helicópteros/ paracaídas con motor/planeadores con motor	Planeadores	Avioneta anfibia o hidroavión/helicóptero	Paracaídas de recuperación total montado sobre el fuselaje
Monoplaza	300 kg MTOM	250 kg MTOM	30 kg MTOM adicionales	15 kg MTOM adicionales
Biplaza	450 kg MTOM	400 kg MTOM	45 kg MTOM adicionales	25 kg MTOM adicionales
Cuando una avioneta anfibia o un hidroavión/helicóptero opere como hidroavión/helicóptero y como avión terrestre/helicóptero, deberá estar por debajo del límite de MTOM aplicable.				

f) los autogiros monoplaza y biplaza con una MTOM no superior a 600 kg;

▼B

g) 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;

h) globos y dirigibles para uno o dos ocupantes y un volumen máximo por diseño, en el caso del aire caliente, no superior a 1 200 m^3, y en el caso de otros gases de elevación no superior a 400 m^3;

i) cualquier otra aeronave tripulada con una masa máxima en vacío, incluido el combustible, no superior a 70 kg.

2. Asimismo, el presente Reglamento no se aplicará a:

a) las aeronaves ancladas sin sistema de propulsión, cuando la longitud máxima del anclaje sea de 50 m, y cuando:

i) la MTOM de la aeronave, incluyendo su carga útil, sea inferior a 25 kg, o

ii) en el caso de los aerostatos, el volumen máximo por diseño sea inferior a 40 m^3;

b) aeronaves ancladas con una MTOM inferior a 1 kg.

▼B

ANEXO II

Requisitos esenciales sobre aeronavegabilidad

1. INTEGRIDAD DEL PRODUCTO

La integridad del producto, incluida la protección frente a amenazas para la seguridad de la información, 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.

1.1. Estructuras y materiales

1.1.1. La integridad de la estructura deberá estar garantizada no solo en la envolvente operativa 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.

1.1.2. Todos los componentes de la aeronave que, en caso de avería, pudieran reducir la integridad 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.

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, la envolvente operativa 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.

b) Deberán tenerse en cuenta las cargas y posibles averías debidas a aterrizajes y amerizajes forzosos.

c) Según convenga para el tipo de operación, deberán abarcarse los efectos dinámicos en la respuesta estructural a dichas cargas, teniendo en cuenta el tamaño y la configuración de la aeronave.

1.1.3. La aeronave no deberá sufrir ninguna inestabilidad aeroelástica ni una excesiva vibración.

1.1.4. De los procesos de producción 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 el entorno operativo.

1.1.5. Deberá garantizarse, en la medida de lo posible, que los efectos de las cargas cíclicas, el deterioro medioambiental y los daños accidentales o diferenciados en la fuente no reduzcan la solidez de la estructura por debajo de un nivel de resistencia residual aceptable. Se difundirán las instrucciones necesarias para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad a este respecto.

1.2. Propulsión

1.2.1. La integridad del sistema de propulsión (es decir, el motor y, en su caso, la hélice) deberá demostrarse no solo en la envolvente operativa de dicho sistema, sino también en circunstancias más exigentes, y mantenerse durante toda su vida útil, teniendo en cuenta la función del sistema de propulsión en el concepto general de seguridad de la aeronave.

1.2.2. El sistema de propulsión deberá producir, dentro de sus límites declarados, el empuje o la potencia que se le exija en todas las condiciones de vuelo previstas, teniendo en cuenta los efectos y las condiciones medioambientales.

▼B

1.2.3. Del proceso de producción 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 el entorno operativo.

1.2.4. Los efectos de las cargas cíclicas, del deterioro medioambiental y operativo y de las posibles averías de los componentes no deberán reducir la integridad del sistema de propulsión por debajo de niveles aceptables. Se difundirán las instrucciones necesarias para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad a este respecto.

1.2.5. 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.

1.3. Sistemas y equipos (distintos de los equipos no instalados):

1.3.1. La aeronave no deberá presentar características ni detalles de diseño cuya peligrosidad haya demostrado la experiencia.

1.3.2. La aeronave, incluidos los sistemas y equipos exigidos para la evaluación del diseño de tipo o por las normas operativas, deberá funcionar según esté previsto en cualesquiera condiciones de funcionamiento previsibles y más allá de la envolvente operativa de la aeronave, teniendo debidamente en cuenta el entorno operativo de los sistemas o equipos. Otros sistemas o equipos 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 o equipo. Los sistemas y equipos deberán poder utilizarse sin que sea necesario disponer de una destreza o fuerza excepcionales.

1.3.3. Los sistemas y equipos de la aeronave, tanto considerados por separado como en conexión mutua, deberán estar diseñados de forma que no se produzcan situaciones de fallo catastrófico debido a un fallo único que no se haya demostrado que sea extremadamente improbable, y deberá existir una relación inversa entre la probabilidad de que se produzca una situación de fallo y la gravedad de sus efectos para la aeronave y sus ocupantes. En cuanto al criterio del fallo único 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 del fallo único se cumpla para algunos componentes y algunos sistemas de helicópteros y pequeñas aeronaves.

1.3.4. 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.

1.3.5. Deberán tomarse precauciones a nivel del diseño para minimizar los riesgos para la aeronave y sus ocupantes respecto de amenazas probables dentro de lo razonable, incluidas las amenazas contra la seguridad de la información, tanto dentro como fuera de la aeronave, incluida la protección contra la posibilidad de una avería o un problema significativo de alguno de los equipos no instalados.

1.4. Equipos no instalados

1.4.1. Los equipos no instalados deben cumplir su función de seguridad o una función pertinente a efectos de seguridad según lo previsto en las condiciones de funcionamiento previsibles, a menos que dicha función pueda realizarse de otro modo.

▼B

1.4.2. Los equipos no instalados deberán poder utilizarse sin que sea necesario disponer de una destreza o fuerza excepcionales.

1.4.3. Los equipos no instalados, independientemente de que funcionen bien o mal, no deberán reducir la seguridad ni afectar negativamente al buen funcionamiento de ningún otro equipo, sistema o aparato.

1.5. Mantenimiento de la aeronavegabilidad

1.5.1. Deberán elaborarse y facilitarse todos los documentos necesarios, incluidas las 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 relacionado con el tipo de aeronave y cualquier componente asociado.

1.5.2. Deberán proporcionarse los medios que permitan la inspección, el ajuste, la lubricación, la retirada o la sustitución de componentes y equipos no instalados necesarios para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

1.5.3. Las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad deberán revestir la forma de uno o varios manuales, en función de la cantidad de datos que hayan 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.

1.5.4. Las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad deben contener limitaciones de aeronavegabilidad que establezcan cada tiempo de reemplazo obligatorio, los intervalos de las inspecciones y el procedimiento de inspección.

2. ASPECTOS DE AERONAVEGABILIDAD DE LA OPERACIÓN DEL PRODUCTO

2.1. Deberá demostrarse que se han tenido en cuenta los factores siguientes para garantizar la seguridad de las personas a bordo o en tierra durante la utilización del producto:

a) deberán establecerse los tipos de operación para los que se ha aprobado la aeronave, así como las limitaciones y la información necesaria para su operación en condiciones de seguridad, incluidas las limitaciones medioambientales y las actuaciones;

b) la aeronave deberá poderse controlar y maniobrar en todas las condiciones de operación previsibles, incluso tras un fallo en uno o, en su caso, varios sistemas de propulsión, teniendo en cuenta el tamaño y la configuración de la aeronave. 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;

c) 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 operación;

d) 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;

e) deberán establecerse procedimientos para la operación de la aeronave en condiciones normales, de avería y de emergencia;

f) deberán preverse advertencias u otros medios disuasorios, apropiados al tipo de aeronave, destinados a impedir que se sobrepasen las condiciones normales de vuelo;

g) 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.

▼B

2.2. Las limitaciones de operación y demás información necesaria para la utilización de la aeronave en condiciones de seguridad deberán comunicarse a los miembros de la tripulación.

2.3. Las operaciones del producto deberán protegerse contra los peligros resultantes de las condiciones adversas, tanto externas como internas, incluidas las condiciones medioambientales.

a) en particular, y según convenga para el tipo de operación, no deberán derivarse situaciones de inseguridad de la exposición a fenómenos como las condiciones meteorológicas adversas, los rayos, el impacto de aves, los campos radiados de altas frecuencias y el ozono, entre otras, que sea razonable prever durante el funcionamiento del producto, teniendo en cuenta el tamaño y la configuración de la aeronave;

b) los compartimentos de la cabina, según convenga para el tipo de operación, 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, teniendo en cuenta el tamaño y la configuración de la aeronave. 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 de emergencia. 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;

c) los compartimentos de la tripulación, según convenga para el tipo de operación, 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, LA PRODUCCIÓN, LA GESTIÓN DE LA AEREONAVEGABILIDAD CONTINUA O EL MANTENIMIENTO)

3.1. Según convenga para el tipo de actividad, las aprobaciones de la organización deberán expedirse cuando se cumplan las condiciones siguientes:

a) 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 tareas, responsabilidades y procedimientos, acceso a datos pertinentes y registro de datos;

b) según convenga para el tipo de actividad desarrollada y el tamaño de la organización, esta deberá aplicar y mantener un sistema de gestión para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo, gestionar los riesgos de seguridad y tratar de mejorar dicho sistema de manera permanente;

c) la organización establecerá acuerdos con otras organizaciones pertinentes, según sea necesario para garantizar que sigan cumpliéndose los requisitos esenciales en materia de aeronavegabilidad establecidos en el presente anexo;

▼B

d) la organización establecerá un sistema de notificación de sucesos, como parte del sistema de gestión establecido con arreglo a la letra b) y los acuerdos mencionados en la letra c), a fin de contribuir al objetivo de una mejora constante de la seguridad. El sistema de notificación de sucesos estará en consonancia con el derecho de la Unión aplicable.

3.2. En el caso de las organizaciones de formación de mantenimiento, las condiciones que figuran en los puntos 3.1.c) y 3.1.d) no serán aplicables.

3.3. Las personas físicas que intervienen en el mantenimiento deben adquirir y mantener un nivel de conocimientos teóricos, destrezas prácticas y experiencia que se ajuste al tipo de actividad.

▼B

ANEXO III

Requisitos esenciales para la compatibilidad medioambiental relacionada con los productos

1. Los productos deben diseñarse para minimizar el ruido tanto como sea posible, teniendo en cuenta el punto 4.

2. Los productos deben diseñarse para minimizar las emisiones tanto como sea posible, teniendo en cuenta el punto 4.

3. Los productos deben diseñarse para minimizar las emisiones que surjan de la evaporación o de la descarga de fluidos, teniendo en cuenta el punto 4.

4. Deberán tenerse en cuenta las interrelaciones entre las medidas de diseño previstas para minimizar el ruido, los distintos tipos de emisiones y la descarga de fluidos.

5. La serie total de condiciones normales de funcionamiento y zonas geográficas donde las emisiones y el ruido de las aeronaves resulten preocupantes deberá tenerse en cuenta al minimizar el ruido y las emisiones.

6. Los equipos y sistemas de aeronaves necesarios por motivos de protección medioambiental deben diseñarse, producirse y mantenerse para que funcionen según lo previsto en cualesquiera condiciones de operación previsibles. Su fiabilidad deberá ser adecuada en relación con el efecto previsto en la compatibilidad medioambiental del producto.

7. Las instrucciones, los procedimientos, los recursos, los manuales, las limitaciones y las inspecciones necesarios para garantizar el cumplimiento constante de un producto de aviación con los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo deben establecerse y proporcionarse a los usuarios previstos de una manera clara.

8. Las organizaciones que participan en el diseño, la producción y el mantenimiento de los productos de aviación deben:

   a) disponer de todos los recursos necesarios para garantizar el cumplimiento de un producto de aviación con los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo, y

   b) establecer acuerdos con otras organizaciones pertinentes, según convenga, para garantizar el cumplimiento de un producto de aviación con los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo.

▼B

ANEXO IV

Requisitos esenciales para el personal de vuelo

1. FORMACIÓN PARA PILOTOS

1.1. Consideraciones generales

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.

1.2. Conocimientos teóricos

Todo piloto debe adquirir y mantener un nivel de conocimientos apropiado para las funciones desempeñadas en la aeronave y proporcionado a los riesgos asociados al tipo de actividad. Estos conocimientos deben incluir, como mínimo, lo siguiente:

a) Derecho aéreo;

b) conocimiento general de las aeronaves;

c) cuestiones técnicas relacionadas con la categoría de la aeronave;

d) actuaciones y planificación de vuelo;

e) factores y limitaciones humanos;

f) meteorología;

g) navegación;

h) procedimientos operativos, incluida la gestión de recursos;

i) principios de vuelo;

j) comunicaciones, y

k) aptitudes no técnicas, entre ellas el reconocimiento y la gestión de peligros y errores.

1.3. Demostración y mantenimiento de los conocimientos teóricos

1.3.1. La adquisición y conservación de los conocimientos teóricos se demostrará mediante una evaluación continua durante la formación y, si procede, mediante exámenes.

1.3.2. Deberá mantenerse un nivel apropiado de competencia en conocimientos teóricos. El cumplimiento de este requisito se demostrará mediante evaluaciones, exámenes, pruebas y controles periódicos. La frecuencia de los exámenes, pruebas y controles estará en proporción con el nivel de riesgo que comporta la actividad.

1.4. Aptitudes prácticas

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

a) actividades previas al vuelo y durante el vuelo, entre otras, las actuaciones de la aeronave, la determinación de la masa y el centrado, la inspección y el mantenimiento de la aeronave, la planificación del combustible/energética, la estimación meteorológica, la planificación de rutas, las restricciones del espacio aéreo y la disponibilidad de pistas;

▼B

b) operaciones en el aeródromo y el circuito de tráfico;

c) precauciones y procedimientos para evitar colisiones;

d) control de la aeronave mediante referencia visual externa;

e) maniobras de vuelo, en particular en situaciones críticas, y maniobras de pérdida de control de vuelo asociadas, si son técnicamente factibles;

f) despegues y aterrizajes normales y con viento cruzado;

g) vuelos por referencia exclusiva a los instrumentos, según convenga al tipo de actividad;

h) procedimientos operativos, incluidas las aptitudes de equipo y la gestión de recursos, según convenga al tipo de operación, con uno o varios tripulantes;

i) navegación y aplicación de las reglas del aire y procedimientos asociados, utilizando en su caso referencias visuales o ayudas a la navegación;

j) operaciones anormales y de emergencia, en particular, fallos simulados de equipos de la aeronave;

k) conformidad con los procedimientos de servicio de tráfico aéreo y comunicaciones;

l) aspectos específicos de la clase o del tipo de aeronave;

m) formación adicional en aptitudes prácticas que puedan ser necesarias para reducir los riesgos asociados a actividades específicas, y

n) aptitudes no técnicas, entre ellas el reconocimiento y la gestión de peligros y errores, mediante el empleo de un método adecuado de evaluación en conjunción con la evaluación de las aptitudes técnicas.

1.5. Demostración y mantenimiento de las aptitudes prácticas

1.5.1. 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:

a) la operación de la aeronave dentro de sus limitaciones;

b) la manifestación de buen juicio y destreza aeronáutica;

c) la aplicación de conocimientos aeronáuticos;

d) 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

e) aptitudes no técnicas, entre ellas el reconocimiento y la gestión de peligros y errores, mediante el empleo de un método adecuado de evaluación en conjunción con la evaluación de las aptitudes técnicas.

1.5.2. Deberá mantenerse un nivel apropiado de competencia en aptitudes prácticas. El cumplimiento de este requisito se demostrará mediante evaluaciones, exámenes, pruebas y controles periódicos. La frecuencia de los exámenes, pruebas y controles estará en proporción con el nivel de riesgo que comporta la actividad.

▼B

1.6. Competencia lingüística

Los pilotos deberán poseer una competencia lingüística adecuada a las funciones que desempeñen en la aeronave. Esa competencia incluirá:

a) la capacidad para entender los documentos de información meteorológica;

b) el uso de cartas aeronáuticas de ruta, despegue y aproximación, así como de los documentos asociados de información aeronáutica, y

c) la 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, en el idioma utilizado para las comunicaciones de radio utilizadas en el vuelo.

1.7. 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, el FSTD deberá alcanzar un determinado nivel de prestaciones en aquellos ámbitos 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.

1.8. Curso de formación

1.8.1. La formación deberá impartirse en un curso de formación.

1.8.2. El curso de formación deberá reunir las siguientes condiciones:

a) para cada tipo de curso deberá desarrollarse un programa, y

b) el curso de formación deberá estar dividido en conocimientos teóricos e instrucción práctica de vuelo (incluida la formación sintética), si procede.

1.9. Instructores

1.9.1. Instrucción teórica

La instrucción teórica deberá ser impartida por instructores debidamente cualificados. A este respecto, deberán:

a) tener conocimientos apropiados del ámbito en el que van a impartir la instrucción, y

b) ser capaces de utilizar las técnicas de instrucción apropiadas.

1.9.2. Instrucción en vuelo e instrucción en simulador de vuelo

La instrucción en vuelo y la instrucción en simulador de vuelo deberán ser impartidas por instructores debidamente cualificados, que tengan las siguientes cualificaciones:

a) cumplir los requisitos de conocimientos teóricos y experiencia apropiados para la instrucción que van a impartir;

b) ser capaces de utilizar las técnicas de instrucción apropiadas;

c) haber practicado las técnicas de instrucción en los procedimientos y maniobras de vuelo sobre los que van a instruir;

▼B

d) haber demostrado aptitudes para instruir en los ámbitos en los que van a instruir, incluida la instrucción prevuelo, posvuelo y en tierra, y

e) recibir formación de actualización periódicamente para garantizar que los criterios de instrucción se mantienen actualizados.

Los instructores de vuelo que impartan la instrucción en aeronaves 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.

1.10. Examinadores

Las personas responsables de evaluar la aptitud de los pilotos deben:

a) cumplir los requisitos aplicables a los instructores de vuelo o de simulación de vuelo, y

b) ser capaces de evaluar la actuación de los pilotos y de realizar pruebas y verificaciones de vuelo.

2. REQUISITOS DE EXPERIENCIA – PILOTOS

Toda persona que actúe como miembro de la tripulación de vuelo, instructor o examinador deberá adquirir y mantener la experiencia suficiente para las funciones que ejerza, salvo que los actos de ejecución adoptados sobre la base del presente Reglamento establezcan que la competencia se debe demostrar con arreglo a lo dispuesto en el punto 1.5.

3. APTITUD PSICOFÍSICA – PILOTOS

3.1. Criterios médicos

3.1.1. Todos los pilotos deberán demostrar periódicamente su aptitud psicofísica 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 psicofísica, que comprenderá la aptitud física y mental, significa que no se deberá sufrir ningún tipo de enfermedad o discapacidad que incapacite al piloto para:

a) desempeñar las tareas necesarias para operar una aeronave;

b) llevar a cabo las tareas asignadas en todo momento, o

c) percibir correctamente su entorno.

3.1.2. Cuando no se demuestre plenamente la aptitud psicofísica, podrán aplicarse medidas paliativas que proporcionen una seguridad de vuelo equivalente.

3.2. Médicos examinadores aéreos

Un médico examinador aéreo deberá:

a) estar cualificado y tener el título que le autorice a ejercer la medicina;

▼B

b) haber recibido formación en medicina aeronáutica y recibir regularmente formación de actualización en medicina aeronáutica para garantizar que los criterios de evaluación se mantienen actualizados, y

c) haber adquirido conocimientos prácticos y experiencia acerca de las condiciones en las que los pilotos desempeñan sus tareas.

3.3. Centros médicos aeronáuticos

Los centros médicos aeronáuticos deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a sus facultades. Estos medios incluirán, entre otros, los siguientes: instalaciones, personal, equipos, herramientas y material, documentación de tareas, responsabilidades y procedimientos, acceso a datos pertinentes y registro de datos;

b) según convenga al tipo de actividad desarrollada y el tamaño de la organización, aplicar y mantener un sistema de gestión para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo, gestionar los riesgos de seguridad y tratar de mejorar dicho sistema de manera permanente, y

c) si es preciso, formalizar contratos con otras organizaciones pertinentes para garantizar el cumplimiento permanente de los requisitos.

4. MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA

4.1. Consideraciones generales

Los miembros de la tripulación de cabina deben:

a) 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) someterse periódicamente a una revisión a fin de determinar su aptitud psicofísica 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.

4.2. Cursos de formación

4.2.1. Cuando convenga para el tipo de operación o las facultades, la formación deberá impartirse en un curso de formación.

4.2.2. El curso de formación deberá reunir las siguientes condiciones:

a) para cada tipo de curso deberá desarrollarse un programa, y

b) el curso de formación deberá estar dividido en conocimientos teóricos e instrucción práctica (incluida la formación sintética), si procede.

4.3. Instructores de la tripulación de cabina

La instrucción deberán impartirla instructores debidamente cualificados. Dichos instructores deben:

a) tener conocimientos apropiados del ámbito en el que van a impartir la instrucción;

b) ser capaces de utilizar las técnicas de instrucción apropiadas, y

c) recibir formación de actualización periódicamente para garantizar que los criterios de instrucción se mantienen actualizados.

▼B

4.4. Examinadores de la tripulación de cabina

Las personas responsables de examinar a la tripulación de cabina deben:

a) cumplir los requisitos aplicables a los instructores de la tripulación de cabina, y

b) ser capaces de evaluar la actuación de la tripulación de cabina y de realizar exámenes.

5. ORGANIZACIONES DE FORMACIÓN

Las organizaciones de formación que impartan instrucción a los pilotos o a la tripulación de cabina deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a su actividad. Dichos medios incluirán, entre otros, los siguientes: instalaciones, personal, equipos, herramientas y material, documentación de tareas, responsabilidades y procedimientos, acceso a datos pertinentes y registro de datos;

b) según convenga a la formación impartida y el tamaño de la organización, aplicar y mantener un sistema de gestión para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo, gestionar los riesgos de seguridad, incluidos los relacionados con un deterioro en el nivel de formación, y tratar de mejorar dicho sistema de manera permanente, y

c) si es preciso, formalizar contratos con otras organizaciones pertinentes para garantizar el cumplimiento permanente de los requisitos señalados.

▼B

ANEXO V

Requisitos esenciales de las operaciones aéreas

1. CONSIDERACIONES GENERALES

1.1. No debe efectuarse un vuelo sin que los miembros de la tripulación y, en su caso, todos los demás miembros del personal de operaciones implicado en su preparación y ejecución estén familiarizados con las leyes, reglamentos y procedimientos aplicables en relación con el 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.

1.2. Todo vuelo deberá efectuarse siguiendo los procedimientos operativos especificados en el manual de vuelo o, en su caso, en el manual de operaciones, para la preparación y ejecución del vuelo.

1.3. 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 la seguridad de la aeronave y de la seguridad de todos los miembros de la tripulación, los pasajeros y la carga que se hallen a bordo.

1.4. 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.

1.5. Todos los datos, documentos, registros y demás información que resulten necesarios para registrar el cumplimiento de las condiciones especificadas en el punto 5.3 deberán conservarse con respecto a cada vuelo y mantenerse disponibles y protegidos frente a toda modificación no autorizada por un período de tiempo mínimo que sea compatible con el tipo de operación.

2. PREPARACIÓN DEL VUELO

No se iniciará un vuelo salvo que se haya verificado, por los medios razonables disponibles, que se cumplen todas las condiciones siguientes:

a) las instalaciones adecuadas directamente necesarias para el vuelo y para la operación segura de la aeronave, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas a la navegación, están disponibles para la ejecución del vuelo, teniendo en cuenta la documentación disponible de los servicios de información aeronáutica;

b) la tripulación está familiarizada con la ubicación y el empleo de los equipos de emergencia correspondientes, y los pasajeros han sido informados al respecto. La tripulación y los pasajeros disponen de información suficiente y específica sobre el funcionamiento del equipo instalado en relación con los procedimientos de emergencia y el empleo de los equipos de seguridad de la cabina;

c) el piloto al mando se ha cerciorado de que:

i) la aeronave es aeronavegable tal y como se especifica en el punto 6,

ii) en caso necesario, 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) u otro documento equivalente,

▼B

iv) la masa de la aeronave y la ubicación de su centro de gravedad permiten que el vuelo pueda realizarse dentro de los límites establecidos en la documentación de aeronavegabilidad,

v) todo el equipaje de la cabina, el equipaje del compartimento de carga y la carga se encuentran debidamente estibados y asegurados, y

vi) no se exceden en ningún momento durante el vuelo las limitaciones operativas de la aeronave especificadas en el punto 4;

d) la tripulación de vuelo dispone de información sobre las condiciones meteorológicas en el punto de partida, de destino y, en su caso, en los aeropuertos alternativos, así como las condiciones imperantes en ruta. Se prestará especial atención a las condiciones atmosféricas potencialmente peligrosas;

e) se han establecido medidas de mitigación o planes de contingencia adecuados para hacer frente a las condiciones atmosféricas potencialmente peligrosas que se prevea puedan encontrarse durante el vuelo;

f) en los vuelos basados en reglas de vuelo visual, las condiciones meteorológicas en toda la ruta de vuelo permiten el cumplimiento de dichas reglas de vuelo. En los vuelos basados en reglas de vuelo instrumental, se ha seleccionado 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;

g) la cantidad de combustible/energía para la propulsión y de consumibles a bordo es 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/energía para hacer frente a los imprevistos. Deberán establecerse procedimientos de gestión del combustible o de la energía en vuelo cuando resulte pertinente.

3. OPERACIONES DE VUELO

Respecto a las operaciones de vuelo, deben cumplirse todas las condiciones siguientes:

a) 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;

b) 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 los cinturones de seguridad abrochados, salvo en ruta por necesidades operativas o fisiológicas;

c) cuando lo requiera el tipo de aeronave y el tipo de operación, antes del despegue o del aterrizaje, durante el rodaje y siempre que se considere necesario en interés de la seguridad, el piloto al mando se cerciorará de que cada pasajero está debidamente sentado y con el cinturón de seguridad abrochado;

▼B

d) los vuelos se realizarán de forma tal que se mantenga siempre la debida separación con respecto a otras aeronaves 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, según convenga al tipo de operación;

e) el vuelo no 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;

f) 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;

g) 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;

h) 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;

i) si procede, se utilizarán los procedimientos aplicables de gestión del combustible o de la energía en vuelo.

4. ACTUACIONES DE LA AERONAVE Y LIMITACIONES OPERATIVAS

4.1. Toda aeronave se operará de acuerdo con su documentación de aeronavegabilidad y todos los procedimientos operativos y limitaciones asociados que consten en su manual de vuelo aprobado u 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.

4.2. No obstante lo dispuesto en el punto 4.1, para las operaciones con helicópteros se podrá permitir un vuelo momentáneo a través de la limitación de la envolvente de altura/velocidad, siempre que se garantice la seguridad.

4.3. La aeronave se manejará de conformidad con la documentación ambiental aplicable.

4.4. No se iniciará ni proseguirá ningún vuelo sin que las actuaciones programadas de la aeronave, teniendo en cuenta todos los factores que afecten de manera significativa a su nivel de actuaciones, permitan 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 relativos a las actuaciones que afectan de manera significativa al despegue, vuelo en ruta y aproximación/aterrizaje son, en particular:

a) los procedimientos operativos;

b) la altitud barométrica del aeropuerto;

c) las condiciones meteorológicas (temperatura, viento, precipitaciones y alcance visual);

d) el tamaño, desnivel y condiciones de la zona de despegue/aterrizaje, y

e) el estado del fuselaje, la planta de potencia o los sistemas, teniendo en cuenta el posible deterioro.

▼B

4.5. 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 al tipo de operación.

5. INSTRUMENTOS, DATOS Y EQUIPOS

5.1. 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.

5.2. Cuando proceda, las aeronaves estarán equipadas 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.

5.3. 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 Y COMPATIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL DE LOS PRODUCTOS

6.1. La aeronave no se utilizará a menos que:

a) la aeronave se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad y en condiciones que permitan una operación segura y compatible con el medio ambiente;

b) el equipo operativo y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en funcionamiento;

c) el documento de aeronavegabilidad y, si procede, el certificado acústico de la aeronave, sean válidos, y

d) se haya efectuado el mantenimiento de la aeronave de acuerdo con los requisitos aplicables.

6.2. Antes de cada vuelo o serie de vuelos consecutivos, se inspeccionará la aeronave mediante un control prevuelo, para determinar si es apta para el vuelo previsto.

6.3. La aeronave no se utilizará a menos que una persona u organización cualificada haya determinado su aptitud para el servicio, una vez efectuado el mantenimiento. El certificado de aptitud para el servicio firmado debe incluir, en particular, los datos básicos del mantenimiento realizado.

6.4. Se conservarán y protegerán frente a toda modificación no autorizada los registros necesarios para demostrar la aeronavegabilidad y el estado de compatibilidad medioambiental de la aeronave por el período de tiempo correspondiente a los requisitos aplicables de mantenimiento de la aeronavegabilidad, hasta que la información contenida se sustituya con información nueva de un alcance y nivel de detalle equivalentes, y, en cualquier caso, por un período no inferior a 24 meses.

6.5. Todas las modificaciones y reparaciones deben cumplir los requisitos esenciales de aeronavegabilidad y, si procede, de compatibilidad medioambiental de los productos. Deberán conservarse los datos acreditativos del cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad y de compatibilidad medioambiental de los productos, y protegerse frente a toda modificación no autorizada.

▼B

6.6. El operador de la aeronave tiene la responsabilidad de garantizar que todo tercero que se encargue del mantenimiento cumpla los requisitos de seguridad y protección del operador.

7. MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

7.1. El número de miembros de la tripulación y su composición se determinarán teniendo en cuenta lo siguiente:

a) las limitaciones de certificación de la aeronave, incluida, en su caso, la demostración de evacuación de emergencia pertinente;

b) la configuración de la aeronave, y

c) el tipo y duración de las operaciones.

7.2. 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 y/o de los bienes transportados.

7.3. En una situación de emergencia que ponga en peligro la operación o la seguridad de la aeronave o de las personas 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.

7.4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 8.12, cuando se transporten otras personas a bordo, únicamente podrán simularse situaciones anormales o de emergencia si se ha informado debidamente a esas personas y estas son conscientes de los riesgos asociados antes de embarcarse en el vuelo.

7.5. 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 de vuelo precedente y estar descansados al comienzo del siguiente.

7.6. Ningún miembro de la tripulación 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 EL TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL Y OTRAS OPERACIONES SUJETAS A UN REQUISITO DE CERTIFICACIÓN O DECLARACIÓN QUE SE REALIZAN CON AEROPLANOS, HELICÓPTEROS O AERONAVES DE ROTOR BASCULANTE

8.1. La operación no deberá efectuarse a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

a) el operador de la aeronave deberá contar, directa o indirectamente mediante contratos con terceros, con los medios necesarios habida cuenta de la escala y el alcance de las operaciones. Dichos medios incluirán, entre otras cosas, lo siguiente: la aeronave, las instalaciones, la estructura de gestión, el personal, los equipos, la documentación de las tareas, las responsabilidades y los procedimientos, el acceso a los datos pertinentes y el registro de datos;

▼B

b) el operador de la aeronave solo utilizará personal suficientemente cualificado y formado y aplicará y mantendrá los programas de formación y control para los miembros de la tripulación y demás personal pertinente que sean necesarios para garantizar la vigencia de sus certificados, habilitaciones y cualificaciones;

c) según convenga al tipo de actividad desarrollada y al tamaño de la organización, el operador de la aeronave deberá aplicar y mantener un sistema de gestión para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo, gestionar los riesgos de seguridad y tratar de mejorar dicho sistema de manera permanente;

d) el operador de la aeronave establecerá un sistema de notificación de sucesos en el marco del sistema de gestión contemplado en la letra c), a fin de contribuir al objetivo de una mejora constante de la seguridad. El sistema de notificación de sucesos estará en consonancia con el derecho aplicable de la Unión.

8.2. La operación solo se llevará a cabo con arreglo a un manual de operaciones del operador de la aeronave. Dicho manual deberá contener todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para todas las aeronaves operadas y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus funciones. Deberán especificarse las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo, los períodos de actividad de vuelo y los períodos de descanso de los miembros de la tripulación. El manual de operaciones y sus revisiones deberán estar en consonancia con el manual de vuelo aprobado y deberán modificarse cuando sea necesario.

8.3. El operador de la aeronave deberá establecer, cuando proceda, los procedimientos necesarios para minimizar los efectos de un comportamiento inadecuado de los pasajeros en la seguridad de las operaciones de vuelo.

8.4. El operador de la aeronave deberá desarrollar y mantener programas de seguridad adaptados a la aeronave y al tipo de operaciones, que incluyan, en particular, lo siguiente:

a) la seguridad del compartimento de la tripulación de vuelo;

b) la lista de comprobación de los procedimientos de registro de la aeronave;

c) programas de formación, y

d) protección de los sistemas informáticos y electrónicos para impedir la degradación y las interferencias intencionadas y no intencionadas en el sistema.

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

8.6. El operador de la aeronave designará piloto al mando a un piloto de entre los miembros de la tripulación de vuelo.

8.7. La prevención de la fatiga deberá gestionarse mediante un sistema de gestión de la fatiga. Para un vuelo o una serie de vuelos, el sistema reflejará el tiempo de vuelo, los períodos de actividad de vuelo, los períodos de actividad y los períodos de descanso adaptados. Las limitaciones establecidas en el sistema de gestión de la fatiga deberán tener en cuenta todos los factores importantes que contribuyan a la fatiga, tales como, en particular, el número de sectores volados, los husos horarios atravesados, la privación de sueño, la interrupción de los ciclos circadianos, los horarios nocturnos, la postura, 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

8.8. El operador de la aeronave deberá garantizar que las tareas especificadas en el punto 6.1 y las descritas en los puntos 6.4 y 6.5 sean controladas por una organización responsable de gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad, que deberá cumplir los requisitos especificados en el anexo II, punto 3.1, y en el anexo III, puntos 7 y 8.

8.9. El operador de la aeronave garantizará que el certificado de aptitud para el servicio exigido en el punto 6.3 lo expida una organización cualificada para el mantenimiento de productos, piezas y equipos no instalados. Esta organización deberá cumplir los requisitos del anexo II, punto 3.1.

8.10. La organización a que se refiere el punto 8.8 elaborará un manual de la organización en el que se ofrezca, para uso y orientación del personal correspondiente, una descripción de todos los procedimientos de mantenimiento de la aeronavegabilidad con los que cuenta la organización.

8.11 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.

8.12. No se simularán situaciones anormales o de emergencia cuando se transporten pasajeros o carga.

▼B

ANEXO VI

Requisitos esenciales de los organismos cualificados

1. El organismo cualificado, su director y el personal encargado de la realización de las tareas de certificación y supervisión no deberán intervenir, directamente ni como representantes autorizados, en el diseño, la producción, la comercialización o el mantenimiento de productos, piezas, equipos no instalados, componentes o sistemas, en su explotación o utilización, o en la prestación de servicios relacionados con ellos. No se excluye la posibilidad de intercambios de información técnica entre las organizaciones implicadas y el organismo cualificado.

   El primer párrafo no debe impedir que una organización creada con la intención de promover los deportes aéreos o la aviación de recreo pueda ser acreditada como organismo cualificado, a condición de que demuestre, a satisfacción de la autoridad de acreditación, que ha establecido disposiciones adecuadas para prevenir los conflictos de intereses.

2. El organismo cualificado y el personal responsable de las tareas de certificación y supervisión deberán actuar con la máxima integridad profesional y la mayor competencia técnica posible y deberán estar libres de presiones e incentivos de todo tipo, especialmente de tipo económico, que puedan influir en sus dictámenes y decisiones o en los resultados de sus tareas de certificación y supervisión, en particular en lo que respecta a las presiones e incentivos procedentes de personas o grupos de personas afectados por dichos resultados.

3. El organismo cualificado deberá emplear personal y poseer los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relativas al proceso de certificación y supervisión. También tendrá acceso a los equipos necesarios para la realización de controles excepcionales.

4. El organismo cualificado y su personal responsable de las inspecciones deberán:

   a) disponer de una formación técnica y profesional sólida, o de suficiente experiencia obtenida mediante la realización de las actividades pertinentes;

   b) contar con conocimientos suficientes de los requisitos de las tareas de certificación y supervisión que realizan y tener experiencia adecuada en tales operaciones;

   c) tener la capacidad necesaria para la elaboración de declaraciones, registros e informes que demuestren que se han efectuado las tareas de certificación y supervisión.

5. Se debe garantizar la imparcialidad del personal responsable de las tareas de certificación y supervisión. Su remuneración no dependerá del número de inspecciones realizadas ni de los resultados de estas.

6. El organismo cualificado deberá contratar 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 cualificado deberá respetar el secreto profesional con respecto a toda la información obtenida en la realización de sus tareas con arreglo al presente Reglamento.

▼B

ANEXO VII

Requisitos esenciales de los aeródromos

1. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS, INFRAESTRUCTURA Y EQUIPO

1.1. Zona de movimiento

1.1.1. Los aeródromos dispondrán de una zona designada para el aterrizaje y el despegue de aeronaves que cumpla las siguientes condiciones:

a) tendrá las dimensiones y características adecuadas para las aeronaves que está previsto que utilicen la instalación;

b) 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;

c) estará diseñada de manera que drene el agua e impida que el agua estancada cree un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves;

d) 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;

e) las características de la superficie de la zona de aterrizaje y despegue serán adecuadas a su uso por parte de las aeronaves previstas, y

f) estará libre de objetos que puedan crear un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.

1.1.2. Cuando haya varias zonas designadas de aterrizaje y despegue, estas serán tales que no creen un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.

1.1.3. 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:

a) tendrán las dimensiones adecuadas a las operaciones de las aeronaves previstas;

b) la pendiente y los cambios de pendiente de estas zonas no crearán un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves;

c) estarán libres de objetos que puedan crear un riesgo 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

d) cada una de ellas tendrá una capacidad portante suficiente para la finalidad a la que esté destinada.

▼B

1.1.4. 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 las aeronaves que se prevé vayan a utilizar la instalación puedan funcionar de manera segura en todas las condiciones previstas, y cumplirán las condiciones siguientes:

a) tendrán una capacidad portante suficiente para soportar operaciones repetitivas de las aeronaves previstas, excepto aquellas zonas destinadas solo a un uso ocasional, que únicamente tendrán que poder soportar la aeronave;

b) estarán diseñadas de manera que drenen el agua e impidan que el agua estancada cree un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves;

c) la pendiente y los cambios de pendiente de estas zonas no crearán un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves;

d) las características de la superficie de estas zonas serán adecuadas al uso de las aeronaves previstas, y

e) estarán libres de objetos que puedan crear un riesgo inaceptable para las aeronaves. Ello no excluirá estacionar el equipo requerido para la zona en posiciones o zonas indicadas de manera precisa.

1.1.5. 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.

1.1.6. 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.

1.1.7. 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.

1.2. Márgenes de franqueamiento de obstáculos

1.2.1. Para proteger a 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 margen de franqueamiento necesario respecto de los obstáculos ubicados en los alrededores del aeródromo, teniendo en cuenta las características físicas locales.

1.2.2. Este margen de franqueamiento de obstáculos será adecuado a la fase de vuelo en que se esté y al tipo de operación que se efectúe. También tendrá en cuenta el equipo que se emplee para determinar la posición de la aeronave.

1.3. Equipos del aeródromo relacionados con la seguridad, incluidas las ayudas visuales y no visuales

1.3.1. Las ayudas serán adecuadas al uso previsto y reconocibles, y aportarán información inequívoca a los usuarios en todas las condiciones operativas previstas.

1.3.2. Los equipos del aeródromo relacionados con la seguridad funcionarán según lo previsto en las condiciones operativas previstas. En condiciones operativas o en caso de fallo, los equipos del aeródromo relacionados con la seguridad no crearán un riesgo inaceptable para la seguridad de la aviación.

▼B

1.3.3. Las ayudas y sus sistemas de alimentación eléctrica estarán diseñados de tal manera que, en caso de producirse un fallo, no se ofrezca a los usuarios información inadecuada, engañosa o insuficiente ni se interrumpa un servicio esencial.

1.3.4. Se pondrán los medios de protección adecuados para evitar daños o alteraciones de estas ayudas.

1.3.5. Las fuentes de radiación o la presencia de objetos fijos o móviles no interferirán en el funcionamiento de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia aeronáuticas ni tendrán un efecto perjudicial en los mismos.

1.3.6. Se pondrá a disposición del personal correspondiente información sobre la operación y el uso de los equipos del aeródromo relacionados con la seguridad, que incluirá indicaciones claras de las condiciones que puedan crear riesgos inaceptables para la seguridad de la aviación.

1.4. Datos sobre los aeródromos

1.4.1. Se elaborarán y actualizarán datos de interés en relación con el aeródromo y los servicios disponibles.

1.4.2. Estos datos serán exactos, legibles, completos e inequívocos. Se mantendrán la autenticidad y unos niveles de integridad adecuados.

1.4.3. Los datos se pondrán a disposición de los usuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea pertinentes con la debida prontitud, utilizando un método de comunicación suficientemente seguro y rápido.

2. OPERACIONES Y GESTIÓN

2.1. Responsabilidades del operador del aeródromo

El operador del aeródromo será responsable de su explotación. Las obligaciones del operador del aeródromo serán las siguientes:

a) el operador del aeródromo dispondrá, directamente o mediante acuerdos con terceros, de todos los medios necesarios para garantizar la operación segura de las aeronaves en el aeródromo. Entre estos medios se incluirán, entre otros, 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 operador del aeródromo verificará que se cumplen en todo momento los requisitos del punto 1 o tomará las medidas adecuadas para mitigar los riesgos que conlleve su incumplimiento. Se establecerán y aplicarán procedimientos para mantener informados a todos los usuarios de estas medidas con la debida prontitud;

c) el operador del aeródromo elaborará y aplicará un programa adecuado de gestión de los riesgos derivados de la fauna del aeródromo directamente o mediante acuerdos con terceros;

d) el operador del aeródromo garantizará, directamente o mediante acuerdos con terceros, que los movimientos de vehículos y personas en la zona de movimiento y otras zonas operativas están coordinados con los movimientos de las aeronaves para evitar colisiones y daños a las aeronaves;

e) el operador del aeródromo garantizará que se han establecido y aplican 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 operador del aeródromo formalizará acuerdos con otras organizaciones pertinentes para garantizar el cumplimiento permanente de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo para los aeródromos. Entre tales organizaciones se incluyen, entre otros, los operadores de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea, los proveedores de servicios de asistencia en tierra, los proveedores de servicios de dirección en la plataforma y otras organizaciones cuyas actividades o productos puedan incidir en la seguridad de la aeronave;

▼B

g) el operador del aeródromo verificará que las organizaciones involucradas en el almacenamiento y la distribución de combustible o energía de propulsión para las aeronaves cuenten con procedimientos para garantizar que las aeronaves reciben combustible o energía de propulsión no contaminados y con las especificaciones correctas;

h) se dispondrá de manuales de uso y mantenimiento de los equipos del aeródromo, que se aplicarán en la práctica y en los que se recogerán las instrucciones de mantenimiento y reparación, la información sobre los servicios de mantenimiento y los procedimientos de localización de averías y de inspección;

i) el operador del aeródromo elaborará, directamente o mediante acuerdos con terceros, 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 de la comunidad;

j) el operador del aeródromo garantizará, directamente o mediante acuerdos con terceros, que el aeródromo dispone de servicios adecuados de rescate y de extinción de incendios. 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 operador del aeródromo utilizará solamente personal formado y cualificado para las operaciones y el mantenimiento del aeródromo y aplicará y mantendrá, directamente o a mediante acuerdos con terceros, programas de formación y control que garanticen la competencia permanente de todo el personal pertinente;

l) el operador del aeródromo garantizará que toda persona a la que se permita acceder no acompañada a la zona de movimiento o a otras zonas operativas está adecuadamente formada y cualificada para ello;

m) el personal de rescate y de extinción de incendios estará adecuadamente formado y cualificado para actuar en el entorno del aeródromo. El operador del aeródromo aplicará y mantendrá, directamente o mediante acuerdos con terceros, programas de formación y control que garanticen la competencia permanente del citado personal, y

n) todo el personal de rescate y extinción de incendios que pueda requerirse para intervenir en emergencias de aviación demostrará periódicamente su aptitud psicofísica 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 el personal en cuestión no deberá sufrir ningún tipo de enfermedad o discapacidad que le incapacite para:

— desempeñar las tareas necesarias para actuar en emergencias de aviación,

— llevar a cabo las tareas que le hayan sido asignadas en todo momento, o

— tener una percepción correcta de su entorno.

2.2. Sistemas de gestión

2.2.1. Según convenga al tipo de actividad desarrollada y al tamaño de la organización, el operador del aeródromo deberá aplicar y mantener un sistema de gestión para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo, gestionar los riesgos de seguridad y tratar de mejorar dicho sistema de manera permanente.

▼B

2.2.2. El operador del aeródromo establecerá un sistema de notificación de sucesos en el marco del sistema de gestión contemplado en el punto 2.2.1, a fin de contribuir al objetivo de una mejora constante de la seguridad. El análisis de la información de este sistema de notificación de sucesos implicará a las partes indicadas en el punto 2.1, letra f), según corresponda. El sistema de notificación de sucesos estará en consonancia con el derecho aplicable de la Unión.

2.2.3. El operador del aeródromo elaborará un manual del aeródromo y actuará de acuerdo con este manual. Dicho manual contendrá todas las instrucciones, información y procedimientos necesarios para el aeródromo y el sistema de gestión, y para que el personal de operaciones y mantenimiento pueda desempeñar sus funciones.

3. ALREDEDORES DEL AERÓDROMO

3.1.1. 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.

3.1.2. 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.

3.1.3. Cualquier obstáculo que permanezca se hará público y, según las necesidades, se señalará y, en su caso, se hará visible mediante luces.

3.2. 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 el uso del suelo en el área del aeródromo;

b) la posibilidad de turbulencias inducidas por obstáculos;

c) el uso de luces peligrosas que puedan inducir a confusión o a error;

d) el deslumbramiento causado por superficies grandes y muy reflectantes;

e) la creación de zonas que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo, o

f) las fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos móviles o fijos que puedan interferir o afectar negativamente al funcionamiento de las comunicaciones aeronáuticas o de los sistemas de navegación y vigilancia.

3.3. Los Estados miembros garantizarán que se prepare un plan de emergencia para situaciones emergencia relacionadas con la aviación que se den en la zona del aeródromo.

4. SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

4.1. Responsabilidades del proveedor de servicios de asistencia en tierra

El proveedor de servicios de asistencia en tierra es el responsable de la ejecución segura de sus actividades en el aeródromo. Las responsabilidades del proveedor serán las siguientes:

a) el proveedor dispondrá de todos los medios necesarios para garantizar la prestación segura de los servicios en el aeródromo. Estos medios incluirán, entre otros, las instalaciones, el personal, los equipos y el material;

▼B

b) el proveedor cumplirá los procedimientos que figuran en el manual del aeródromo, incluidos los relacionados con movimientos de vehículos, equipos y personal, y el riesgo relacionado con las operaciones del aeródromo en condiciones invernales, de noche y en condiciones meteorológicas adversas;

c) el proveedor facilitará los servicios de asistencia en tierra de conformidad con los procedimientos e instrucciones del operador de aeronaves al que preste servicio;

d) el proveedor garantizará la disponibilidad de manuales de operación y mantenimiento de los equipos de asistencia en tierra, que se aplicarán en la práctica y tratarán de las instrucciones de funcionamiento, mantenimiento y reparación, la información sobre servicios de mantenimiento, la detección de problemas y los procedimientos de inspección;

e) el proveedor utilizará solamente personal debidamente formado y cualificado y velará por la aplicación y el mantenimiento de programas continuos de formación y control que aseguren la competencia permanente de todo el personal pertinente;

f) el proveedor garantizará que su personal es física y mentalmente apto para llevar a cabo sus funciones de manera satisfactoria, teniendo en cuenta el tipo de actividad y, en particular, su posible incidencia sobre la seguridad y la seguridad relacionada con la protección.

4.2. Sistemas de gestión

4.2.1. Según convenga para el tipo de actividad desarrollada y el tamaño de la organización, el proveedor deberá aplicar y mantener un sistema de gestión para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo, gestionar los riesgos de seguridad y tratar de mejorar dicho sistema de manera permanente. Este sistema se coordinará con el sistema de gestión del operador del aeródromo.

4.2.2. El proveedor establecerá un sistema de notificación de sucesos, en el marco del sistema de gestión con arreglo al punto 4.2.1, a fin de contribuir al objetivo de una mejora constante de la seguridad. Sin perjuicio de otras obligaciones de notificación, el proveedor transmitirá todos los sucesos al sistema de notificación de sucesos del operador del aeródromo, del operador de aeronaves y, en su caso, al del proveedor de servicios de tránsito aéreo. El sistema de notificación de sucesos estará en consonancia con el derecho aplicable de la Unión.

4.2.3. El proveedor elaborará un manual sobre el servicio de asistencia en tierra y actuará de conformidad con el manual. Dicho manual contendrá todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para el servicio, el sistema de gestión, y para que el personal del servicio, pueda desempeñar sus funciones.

5. SERVICIOS DE DIRECCIÓN EN LA PLATAFORMA

5.1. El proveedor de servicios de dirección en la plataforma prestará sus servicios con arreglo a los procedimientos operativos especificados en el manual del aeródromo.

5.2. Según convenga para el tipo de actividad desarrollada y el tamaño de la organización, el proveedor de SDP deberá aplicar y mantener un sistema de gestión, incluida la gestión de riesgos, para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo.

5.3. El proveedor de SDP establecerá un acuerdo formal con el operador del aeródromo y el proveedor de servicios de tránsito aéreo que describa el ámbito de los servicios que deben prestarse.

▼B

5.4. El proveedor de SDP establecerá un sistema de notificación de sucesos, como parte del sistema de gestión contemplado en el punto 5.2, a fin de contribuir al objetivo de una mejora constante de la seguridad. Sin perjuicio de otras obligaciones de notificación, el proveedor transmitirá todos los incidentes al sistema de notificación de sucesos del operador del aeródromo y, en su caso, al del proveedor de servicios de tránsito aéreo.

5.5. El proveedor de SDP participará en los programas de seguridad establecidos por el operador del aeródromo.

6. OTROS

Sin perjuicio de las responsabilidades del operador de la aeronave, el operador del aeródromo garantizará que, excepto cuando una aeronave se encuentre en situación de emergencia o cuando se desvíe a un aeródromo alternativo o en 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.

▼B

ANEXO VIII

Requisitos esenciales para la gestión del tránsito aéreo (GTA) y los servicios de navegación aérea (SNA) y para los controladores de tránsito aéreo

1. UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

1.1. Todas las aeronaves, excepto las utilizadas en las actividades mencionadas en el artículo 2, apartado 3, 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 del espacio aéreo.

1.2. Todas las aeronaves, excepto las utilizadas en las actividades mencionadas en el artículo 2, apartado 3, letra a), estarán equipadas con los componentes necesarios y su funcionamiento debe ser acorde con los mismos. Los componentes utilizados en el sistema de GTA/SNA cumplirán también los requisitos del punto 3.

2. SERVICIOS

2.1. Información y datos aeronáuticos para los usuarios del espacio aéreo con fines de navegación aérea

2.1.1. Los datos utilizados como fuente de información aeronáutica serán de calidad suficiente, completos y actualizados, y se facilitarán oportunamente.

2.1.2. La información aeronáutica será exacta, completa, actualizada, inequívoca, de fuentes legítimas, y de integridad adecuada, así como en un formato adecuado para los usuarios.

2.1.3. 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 intencionadas y no intencionadas.

2.2. Información meteorológica

2.2.1. Los datos utilizados como fuente de la información meteorológica aeronáutica serán de calidad suficiente, completos y actualizados.

2.2.2. 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. La información meteorológica aeronáutica provendrá de una fuente legítima.

2.2.3. 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.

2.3. Servicios de tránsito aéreo

2.3.1. Los datos utilizados como fuente para la prestación de los servicios de tránsito aéreo serán correctos, completos y actualizados.

2.3.2. La prestación de servicios de tránsito aéreo será suficientemente precisa, completa, actualizada e inequívoca para satisfacer las necesidades de seguridad de los usuarios.

2.3.3. Las herramientas automatizadas que proporcionen información o asesoramiento a los usuarios estarán adecuadamente diseñadas, producidas y mantenidas, de tal manera que esté asegurada su idoneidad para el uso previsto.

▼B

2.3.4. Los servicios de control del tránsito aéreo y los procesos conexos proporcionarán una separación adecuada entre aeronaves y, en la zona de maniobras del aeródromo, prevendrán colisiones entre aeronaves y con obstáculos y, cuando proceda, prestarán asistencia en la protección frente a otras situaciones peligrosas en el aire, y asegurarán una coordinación rápida y puntual con todos los usuarios pertinentes y con los volúmenes del espacio aéreo adyacentes.

2.3.5. La comunicación entre los servicios de tránsito aéreo y las aeronaves y entre las unidades de los servicios de 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.

2.3.6. 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.

▼M3

2.3 *bis*. Servicios de datos del tránsito aéreo

2.3 *bis*.1. Los datos del tránsito aéreo recogidos serán de calidad suficiente y completos, estarán actualizados, provendrán de una fuente legítima y se proporcionarán en tiempo oportuno.

2.3 *bis*.2. Los servicios de datos del tránsito aéreo alcanzarán y mantendrán una capacidad de rendimiento suficiente en cuanto a su disponibilidad, integridad, continuidad y oportunidad en el tiempo para satisfacer las necesidades de los usuarios.

2.3 *bis*.3. Los sistemas y las herramientas que proporcionen servicios de datos del tránsito aéreo estarán adecuadamente diseñados, producidos y mantenidos, de tal manera que esté asegurada su idoneidad para el uso previsto.

2.3 *bis*.4. La difusión de esos datos se efectuará en el momento oportuno y utilizará medios de comunicación suficientemente fiables, rápidos y protegidos de interferencias y corrupción intencionadas y no intencionadas.

▼B

2.4. 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 rápidos y protegidos de corrupción e interferencias.

2.5. 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 legitimidad de la fuente, la disponibilidad y la continuidad de los servicios.

2.6. 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, legitimidad de la fuente, continuidad y probabilidad de detección.

2.7. Gestión de afluencia del tránsito aéreo

La gestión táctica de las afluencias de tránsito aéreo a nivel de la Unión 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

▼B

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. Se gestionará el flujo de tránsito aéreo con la intención de optimizar la capacidad disponible en el uso del espacio aéreo y mejorar los procesos de gestión de afluencia de tránsito aéreo. Se basará en la seguridad, la transparencia y la eficacia, garantizando que se ofrece capacidad de manera flexible y oportuna, en consonancia con el Plan europeo de navegación aérea.

Las medidas expuestas en el artículo 43, relativas a la gestión de afluencia del tránsito aéreo apoyarán las decisiones operativas de los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeródromos y los usuarios del espacio aéreo y abarcarán los siguientes ámbitos:

a) planificación de vuelo;

b) el uso de las capacidades del espacio aéreo disponibles durante todas las fases del vuelo, incluida la asignación de franjas horarias de crucero;

c) el uso de encaminamientos por el tránsito aéreo general, incluidas:

— la creación de una publicación única para las rutas y la orientación del tránsito,

— las opciones para la desviación del tránsito aéreo general de las zonas congestionadas, y

— las reglas de prioridad relativas al acceso al espacio aéreo para el tránsito aéreo general, en particular durante los períodos de congestión y de crisis, y

d) la coherencia entre los planes de vuelo y las franjas horarias y la coordinación necesaria con las regiones adyacentes, según proceda.

▼M3

2.8. 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. Teniendo en cuenta la organización de las actividades militares y sus aspectos relacionados bajo la responsabilidad de los Estados miembros, la gestión del espacio aéreo respaldará asimismo la aplicación uniforme del concepto de utilización flexible del espacio aéreo descrito por la OACI y desarrollado en el Reglamento (UE) 2024/2803, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes.

▼B

2.9. Diseño de procedimientos de vuelo

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

3.1. Consideraciones generales

Los sistemas y componentes de GTA/SNA que aporten información hacia y desde la aeronave y en tierra serán diseñados, producidos, instalados, mantenidos, protegidos contra interferencias no autorizadas y manejados de tal manera que sean idóneos para el uso previsto.

Los sistemas y procedimientos comprenderán, en particular, los que se requieran para respaldar las funciones y los servicios siguientes:

a) gestión del espacio aéreo;

b) gestión de afluencia del tránsito aéreo;

▼B

c) servicios de tránsito aéreo, en particular sistemas de tratamiento de datos de vuelo, sistemas de tratamiento de datos sobre vigilancia y sistemas de interfaz persona-máquina;

d) comunicaciones, entre otras tierra-tierra/espacio, aire-tierra y aire-aire/espacio;

e) navegación;

f) vigilancia;

g) servicios de información aeronáutica, y

h) servicios meteorológicos.

3.2. 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 operativo para todas las condiciones operativas previsibles y a lo largo de toda su vida útil.

Los sistemas de GTA/SNA y sus componentes se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán utilizando los procedimientos validados adecuados, de forma que garanticen el funcionamiento continuo de la red europea de gestión del tránsito aéreo (EATMN, por sus siglas en inglés de *European Air Traffic Management Network*) en todo momento y en todas las fases de vuelo. El funcionamiento continuo se manifestará, en particular, en el uso compartido de información, incluida la información pertinente sobre el estado operativo, la comprensión común de la información, unas prestaciones comparables de procesamiento y los procedimientos relacionados que permitan prestaciones operativas comunes acordadas para el conjunto o para partes de la EATMN.

La red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas y componentes apoyarán, de forma coordinada, unos nuevos conceptos de operación acordados y validados que mejoren la calidad, la sostenibilidad y la eficacia de los servicios de navegación aérea, especialmente en términos de seguridad y capacidad.

La red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas y componentes favorecerán la implantación progresiva de una coordinación civil y militar, en la medida necesaria para una gestión eficaz del espacio aéreo y de afluencia del tránsito aéreo, así como el uso seguro y eficiente del espacio aéreo por parte de todos los usuarios, mediante la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo.

Para alcanzar dichos objetivos, la red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas y componentes apoyarán el uso compartido puntual, entre las partes civil y militar, de la información correcta y coherente que cubra todas las fases del vuelo, sin perjuicio de los intereses políticos en seguridad o defensa, incluidos los requisitos sobre confidencialidad.

3.3. Diseño de sistemas y componentes

3.3.1. Los sistemas y componentes se diseñarán para satisfacer los requisitos aplicables de seguridad y protección.

3.3.2. 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.

3.3.3. 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.

▼B

3.3.4. Los sistemas y componentes estarán diseñados de manera tal que queden protegidos, tanto ellos como los datos que recaban, de interacciones perjudiciales con elementos internos y externos.

3.3.5. La información necesaria para la producción, la instalación, la operación 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.

3.4. 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 AÉREO

4.1. Consideraciones generales

Toda persona que emprenda una formación de controlador de tránsito aéreo o todo 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.

4.2. Conocimientos teóricos

4.2.1. Todo controlador de tránsito aéreo adquirirá y mantendrá un nivel de conocimientos apropiado para las funciones ejercidas y proporcionado a los riesgos que comporte el tipo de servicio.

4.2.2. La adquisición y retención de los conocimientos teóricos se demostrará mediante una evaluación continua durante la formación o mediante los exámenes pertinentes.

4.2.3. 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 proporcionada al nivel de riesgo que comporte el tipo de servicio.

4.3. Aptitudes prácticas

4.3.1. Todo controlador de tránsito aéreo adquirirá y mantendrá las aptitudes prácticas adecuadas al ejercicio de sus funciones. Estas aptitudes serán proporcionadas a los riesgos que comporte el tipo de servicio y, si procede según las funciones ejercidas, incluirán al menos:

a) procedimientos operativos;

b) los aspectos específicos de las tareas asignadas;

c) las situaciones anormales y de emergencia, y

d) los factores humanos.

4.3.2. 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.

4.3.3. 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 proporcionada a la complejidad y el nivel de riesgo asociado al tipo de servicio y las tareas ejecutadas.

▼B

4.4. Competencia lingüística

4.4.1. 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.

4.4.2. Siempre que sea necesario en un volumen de espacio aéreo definido para la prestación de servicios de tránsito aéreo (STA), 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.

4.5. 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.

4.6. Cursos de formación

4.6.1. 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.

4.6.2. Para cada tipo de formación se definirá y aprobará un curso.

4.7. Instructores

4.7.1. La instrucción teórica será impartida por instructores debidamente cualificados. A este respecto, los instructores deberán:

a) tener conocimientos apropiados del ámbito en el que van a impartir la instrucción, y

b) haber demostrado su capacidad para utilizar las técnicas de instrucción apropiadas.

4.7.2. La instrucción sobre competencias prácticas será impartida por instructores debidamente cualificados que reúnan las siguientes condiciones:

a) cumplir los requisitos sobre conocimientos teóricos y experiencia apropiados para la instrucción que vayan a impartir;

b) haber demostrado la capacidad de enseñar y de utilizar las técnicas de instrucción apropiadas:

c) haber practicado técnicas de instrucción respecto a los procedimientos acerca de los cuales vayan a impartir instrucción, y

d) recibir de forma periódica formación de refresco para asegurar que mantengan actualizadas las competencias de instrucción.

4.7.3. Los instructores en competencias prácticas también serán controladores de tránsito aéreo o habrán sido facultados para actuar como tales.

4.8. Evaluadores

4.8.1. Las personas responsables de evaluar la aptitud de los controladores de tránsito aéreo deberán:

a) haber demostrado sus aptitudes para evaluar el rendimiento de los controladores de tránsito aéreo y someterlos a pruebas y controles, y

▼B

b) recibir de forma periódica formación de refresco para asegurar que mantengan actualizados los criterios de evaluación.

4.8.2. 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.

4.9. Aptitud psicofísica de los controladores de tránsito aéreo

4.9.1. 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.

4.9.2. 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:

a) ejecutar adecuadamente las tareas necesarias para prestar servicios de control del tránsito aéreo;

b) llevar a cabo las tareas que le hayan sido asignadas en todo momento, o

c) percibir correctamente su entorno.

4.9.3. Cuando no se pueda demostrar plenamente la aptitud psicofísica, podrán aplicarse medidas de mitigación que proporcionen una seguridad equivalente.

5. PROVEEDORES DE SERVICIOS Y ORGANIZACIONES DE FORMACIÓN

5.1. La prestación de servicios no se efectuará a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

a) el proveedor de servicios deberá contar, directamente o mediante acuerdos con terceros, con los medios necesarios para la escala y el alcance del servicio. Dichos medios incluirán, entre otras cosas, lo siguiente: los sistemas, las instalaciones, incluida la fuente de alimentación, 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;

b) asimismo, elaborará y mantendrá actualizados unos manuales de gestión y de funcionamiento referentes a la prestación de sus servicios y actuará de conformidad con 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;

▼M3

c) según convenga para el tipo de actividad desarrollada y el tamaño de la organización, el proveedor de servicios deberá aplicar y mantener un sistema de gestión para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo, gestionar los riesgos de seguridad y protección y procurar la continua mejora de dicho sistema;

▼B

d) el proveedor de servicios solo utilizará personal adecuadamente cualificado y formado, y aplicará y mantendrá los programas de formación y control destinados al personal;

e) el proveedor de servicios entablará relaciones formales con todas las partes interesadas que contribuyan directamente a la seguridad de sus servicios, a fin de asegurar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo;

▼B

f) el proveedor de servicios preparará y aplicará un plan de contingencia que cubra situaciones anormales y de emergencia que puedan darse en relación con sus servicios, también en caso de sucesos que supongan una degradación o una interrupción significativas de sus operaciones;

g) el proveedor de servicios establecerá un sistema de notificación de sucesos, en el marco del sistema de gestión con arreglo a la letra c), a fin de contribuir al objetivo de una mejora constante de la seguridad. El sistema de notificación de sucesos estará en consonancia con el derecho aplicable de la Unión, y

h) 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.

5.2. La prestación de servicios de control del tránsito aéreo no se efectuará a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

a) 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 de 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;

b) la prevención del estrés del personal que preste servicios de control del tránsito aéreo se gestionará mediante programas de formación y prevención;

c) 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 psicofísica no es insuficiente, y

d) 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.

5.3. 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.

5.4. Organizaciones de formación

Las organizaciones de formación que impartan formación al personal que preste servicios de control del tránsito aéreo cumplirán los siguientes requisitos:

a) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a su actividad; dichos 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;

b) según convenga para la formación impartida y el tamaño de la organización, esta deberá aplicar y mantener un sistema de gestión para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo, gestionar los riesgos de seguridad, incluidos los relacionados con el deterioro en el nivel de formación, y tratar de mejorar dicho sistema de manera permanente, y

▼B

c) establecer acuerdos con otras organizaciones pertinentes, según convenga, para garantizar el cumplimiento continuo de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo.

6. MÉDICOS EXAMINADORES AÉREOS Y CENTROS MÉDICOS AERONÁUTICOS

6.1. Médicos examinadores aéreos

Un médico examinador aéreo deberá:

a) estar cualificado y tener el título que le autorice a practicar la medicina;

b) haber recibido formación en medicina aeronáutica y recibir regularmente formación de refresco en medicina aeronáutica para garantizar que se mantienen actualizados los criterios de evaluación, y

c) haber adquirido conocimientos prácticos y experiencia relativas a las condiciones en las que los controladores de tránsito aéreo desempeñan sus tareas.

6.2. Centros médicos aeronáuticos

Los centros médicos aeronáuticos deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) 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 tareas, responsabilidades y procedimientos, acceso a datos pertinentes y registro de datos;

b) según convenga para el tipo de actividad desarrollada y el tamaño de la organización, esta deberá aplicar y mantener un sistema de gestión que garantice el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo, gestionar los riesgos de seguridad y tratará de mejorar dicho sistema de manera permanente, y

c) si es preciso, establecer acuerdos con otras organizaciones relevantes para garantizar que seguirán cumpliendo los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo.

▼M3

7. REQUISITOS DE SOLIDEZ FINANCIERA, RESPONSABILIDAD, COBERTURA DE SEGURO, PROPIEDAD Y ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

Los proveedores de GTA/SNA, con el fin de garantizar una prestación de servicios segura y continua:

a) demostrarán una solidez financiera suficiente;

b) habrán obtenido una cobertura adecuada en materia de responsabilidad civil y de seguro, teniendo en cuenta su estatuto jurídico y el nivel de cobertura de seguro disponible en el comercio, y

c) cumplirán los requisitos aplicables en materia de propiedad y estructura organizativa con vistas a prevenir conflictos de intereses a fin de garantizar una prestación de servicios no discriminatoria.

▼B

ANEXO IX

Requisitos esenciales para aeronaves no tripuladas

1. REQUISITOS ESENCIALES PARA EL DISEÑO, LA PRODUCCIÓN, EL MANTENIMIENTO Y LA OPERACIÓN DE LAS AERONAVES NO TRIPULADAS

1.1 El operador y el piloto a distancia de una aeronave no tripulada deben conocer la normativa nacional y de la Unión aplicable en relación con las operaciones previstas, en particular con respecto a la protección, la privacidad, la protección de datos, la responsabilidad, los seguros, la seguridad y la protección del medio ambiente. El operador y el piloto a distancia deberán tener la capacidad de garantizar la seguridad de la operación y la separación segura de la aeronave no tripulada de las personas que se encuentran en tierra y de otros usuarios del espacio aéreo. Esto comprende un buen conocimiento de las instrucciones de operación facilitadas por el productor, del uso seguro y respetuoso con el medio ambiente de una aeronave no tripulada en el espacio aéreo, y de todas las funcionalidades pertinentes de la aeronave no tripulada y las reglas del aire y procedimientos de GTA/SNA aplicables.

1.2 Una aeronave no tripulada deberá diseñarse y producirse de tal manera que sea apta para su función prevista, y que su operación, ajuste y mantenimiento puedan realizarse sin poner en riesgo a las personas.

1.3 Si resulta necesario mitigar los riesgos que plantea la operación de la aeronave relacionados con la seguridad operativa, la privacidad, la protección de datos personales, la seguridad o el medio ambiente, la aeronave no tripulada deberá contar con las características y funcionalidades correspondientes y específicas que tengan en cuenta los principios de privacidad y protección de datos personales por diseño y por defecto. En función de las necesidades, tales características y funcionalidades deberán garantizar una identificación fácil de la aeronave y de la naturaleza y la finalidad de la operación, así como el cumplimiento de las limitaciones, prohibiciones o condiciones aplicables, en particular con respecto a la operación en zonas geográficas concretas, más allá de determinadas distancias del operador o a altitudes concretas.

1.4 La organización responsable de la producción o comercialización de la aeronave no tripulada deberá proporcionar información al operador de este tipo de aeronave y, cuando proceda, a la organización de mantenimiento, acerca del tipo de operaciones para las que se ha diseñado la aeronave no tripulada, además de las limitaciones y la información necesaria para su operación segura, como las prestaciones operativas y medioambientales, las limitaciones de aeronavegabilidad y los procedimientos de emergencia. Esta información se facilitará de manera clara, coherente e inequívoca. Deben poder limitarse las capacidades operativas de las aeronaves no tripuladas que pueden utilizarse en operaciones que no precisan de un certificado o una declaración a fin de cumplir las normas del espacio aéreo aplicables a tales operaciones.

2. REQUISITOS ESENCIALES ADICIONALES PARA EL DISEÑO, LA PRODUCCIÓN, EL MANTENIMIENTO Y LA OPERACIÓN DE LAS AERONAVES NO TRIPULADAS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 56, APARTADOS 1 Y 5

Teniendo en cuenta los objetivos establecidos en el artículo 1, se deberán cumplir los siguientes requisitos para garantizar la seguridad para las personas en tierra y otros usuarios del espacio aéreo durante la operación de las aeronaves no tripuladas, teniendo en cuenta el nivel de riesgo de la operación, según proceda:

▼B

2.1. Aeronavegabilidad

2.1.1. Las aeronaves no tripuladas deben diseñarse de manera tal o contar con características o detalles que permitan que se pueda demostrar satisfactoriamente la seguridad de la persona que opera la aeronave no tripulada o de terceros que se encuentren en el aire o en tierra, y de las propiedades.

2.1.2. Las aeronaves no tripuladas deberá ofrecer una integridad del producto que sea proporcionada al riesgo en todas las condiciones de vuelo previstas.

2.1.3. Las aeronaves no tripuladas deberán poderse controlar y maniobrar con seguridad en todas las condiciones de utilización previsibles, según proceda, incluso tras una avería en uno o, en su caso, varios sistemas. Deberán tomarse debidamente en cuenta las consideraciones relacionadas con factores humanos, en particular los conocimientos disponibles sobre factores que contribuyen a que las personas operen la tecnología de manera segura.

2.1.4. Las aeronaves no tripuladas y sus motores, hélices, componentes, y sus equipos no instalados, así como sus equipos de control remoto, deben funcionar según lo previsto en cualquier condición de operación previsible, no solo en toda la operación para la que se ha diseñado la aeronave, sino también en circunstancias más exigentes.

2.1.5. Las aeronaves no tripuladas y sus motores, hélices, componentes, y sus equipos no instalados, así como sus equipos de control remoto, considerados de manera independiente y relacionados entre sí, deberán diseñarse de tal forma que la probabilidad de una condición de avería y la gravedad de su repercusión en las personas en tierra y en otros usuarios del espacio aéreo se mitiguen basándose en los principios establecidos en el artículo 4, apartado 2.

2.1.6. Cualquier equipo para controlar las aeronaves no tripuladas de manera remota que intervenga en la operación deberá facilitar las operaciones de vuelo, incluidos los medios que aporten conciencia situacional y la gestión de cualquier situación o emergencia esperable.

2.1.7. Las organizaciones que participan en el diseño de las aeronaves no tripuladas, de los motores y de las hélices, deberán tomar precauciones para reducir al mínimo los peligros derivados de condiciones, tanto internas como externas, de la aeronave no tripulada y de sus sistemas, que la experiencia haya demostrado que repercuten en la seguridad. Esto incluye la protección frente a interferencias causadas por medios electrónicos.

2.1.8. Los procesos, los materiales y los componentes utilizados para producir las aeronaves no tripuladas deberán tener como resultado unas prestaciones y propiedades adecuadas y reproducibles que se ajusten a las propiedades de diseño.

2.2. Organizaciones

Las organizaciones que intervengan en el diseño, la producción, el mantenimiento, las operaciones y los servicios relacionados, de aeronaves no tripuladas, así como en la formación para operarlas deberán reunir las siguientes condiciones:

a) la organización deberá disponer de todos los medios necesarios para llevar a cabo su trabajo y garantizar la conformidad con los requisitos esenciales y los actos delegados a que se refiere el artículo 58 y los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57, pertinentes para su actividad;

▼B

b) la organización deberá aplicar y mantener un sistema de gestión para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales pertinentes, gestionar los riesgos de seguridad y tratar de mejorar este sistema de manera constante. Dicho sistema de gestión deberá ser proporcionado al tipo de actividad y el tamaño de la organización;

c) la organización deberá establecer un sistema de notificación de sucesos, como parte del sistema de gestión de la seguridad, a fin de contribuir al objetivo de una mejora constante de la seguridad. Dicho sistema de gestión deberá ser proporcionado al tipo de actividad y el tamaño de la organización;

d) la organización deberá concertar acuerdos, cuando proceda, con otras organizaciones para garantizar el cumplimiento continuo de los requisitos esenciales oportunos.

2.3. Personas que participan en la operación de una aeronave no tripulada

Toda persona que participe en la operación de una aeronave no tripulada, incluido el piloto a distancia, deberá disponer de los conocimientos y las destrezas necesarios para garantizar la seguridad de la operación, que deberán ser proporcionados al riesgo asociado con el tipo de operación. Esta persona también deberá demostrar su aptitud psicofísica, en caso de que sea necesario para mitigar el riesgo que plantea la operación de que se trate.

2.4. Operaciones

2.4.1. El operador de una aeronave no tripulada es responsable de la operación y deberá adoptar todas las medidas apropiadas para garantizar la seguridad de la misma.

2.4.2. Un vuelo deberá realizarse de conformidad con la legislación, los reglamentos y los procedimientos aplicables, relativos al desempeño de sus tareas y preceptivos en las zonas, el espacio aéreo, los aeródromos o los sitios que se tenga planificado utilizar y, cuando proceda, los sistemas de GTA/SNA relacionados.

2.4.3. Las operaciones con aeronaves no tripuladas deberán garantizar la seguridad de terceros en tierra y de otros usuarios del espacio aéreo y minimizar los riesgos derivados de condiciones externas e internas adversas, incluidas las condiciones ambientales, manteniendo la distancia de separación adecuada durante todas las fases del vuelo.

2.4.4. Las aeronaves no tripuladas deberán operarse solo si se encuentran en condiciones de aeronavegabilidad y si el equipo y los demás componentes y servicios necesarios para la operación prevista se encuentran disponibles y en funcionamiento.

2.4.5. Las aeronaves no tripuladas y las operaciones con aeronaves no tripuladas deberán respetar los derechos pertinentes garantizados en virtud del Derecho de la Unión.

2.4.6. El operador de una aeronave no tripulada deberá garantizar que la aeronave dispone de los equipos de navegación, comunicación, vigilancia, detección y evitación de otros tráficos necesarios, así como de cualesquiera otros equipos que se consideren necesarios para la seguridad del vuelo previsto, teniendo en cuenta la naturaleza de la operación, la reglamentación del tránsito aéreo y las reglas del aire aplicables durante cualquier fase del vuelo.

▼B

2.5. Requisitos esenciales relativos a la compatibilidad electromagnética y al espectro radioeléctrico, para aeronaves no tripuladas, así como sus motores, hélices, componentes y equipo no instalado, cuyo diseño esté certificado con arreglo al artículo 56, apartado 1, y que estén destinados a funcionar únicamente en frecuencias atribuidas por el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones para un uso aeronáutico protegido

2.5.1. Estas aeronaves no tripuladas, motores, hélices, componentes y equipo no instalado se diseñarán y producirán de tal modo que, habida cuenta del estado actual de la técnica, se garantice que:

a) las perturbaciones electromagnéticas que generan queden limitadas a un nivel que permita a los equipos de radio y de telecomunicaciones u otros equipos funcionar con el fin para el que han sido previstos, y

b) tengan un nivel de protección frente a las perturbaciones electromagnéticas que les permita funcionar sin una degradación inaceptable en su uso previsto.

2.5.2. Estas aeronaves no tripuladas, motores, hélices, componentes y equipo no instalado se diseñarán y producirán de tal modo que, habida cuenta del estado actual de la técnica, se garantice que utilizan de manera eficaz el espectro radioeléctrico y contribuyen a un uso eficiente del mismo a fin de evitar interferencias perjudiciales.

3. REQUISITOS MEDIOAMBIENTALES ESENCIALES PARA AERONAVES NO TRIPULADAS

Las aeronaves no tripuladas cumplirán los requisitos de desempeño medioambiental establecidos en el anexo III.

4. REQUISITOS ESENCIALES PARA EL REGISTRO DE AERONAVES NO TRIPULADAS Y SUS OPERADORES Y EL MARCADO DE AERONAVES NO TRIPULADAS

4.1. Sin perjuicio de las obligaciones que incumben a los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago, las aeronaves no tripuladas cuyo diseño esté sujeto a la certificación conforme al artículo 56, apartado 1, se registrarán de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57.

4.2. Los operadores de aeronaves no tripuladas se registrarán de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57 cuando operen:

a) aeronaves no tripuladas que, en caso de impacto, puedan transmitir a un ser humano más de 80 julios de energía cinética;

b) aeronaves no tripuladas cuya operación presente riesgos para la privacidad, la protección de datos de carácter personal, la seguridad o el medio ambiente;

c) aeronaves no tripuladas cuyo diseño esté sujeto a la certificación conforme al artículo 56, apartado 1.

4.3. Cuando sea de aplicación alguno de los requisitos sobre el registro conforme al punto 4.1 o 4.2, la aeronave no tripulada de que se trate se identificará y marcará individualmente, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 57.

▼B

ANEXO X

Tabla de correspondencias

Reglamento (CE) n.º 216/2008	El presente Reglamento
Artículo 1, apartado 1	Artículo 2, apartados 1 y 2
Artículo 1, apartado 2	Artículo 2, apartado 3
Artículo 1, apartado 3	Artículo 2, apartado 5
Artículo 2	Artículo 1
Artículo 3	Artículo 3
Artículo 4, apartado 1, letra a)	Artículo 2, apartado 1, letra a)
Artículo 4, apartado 1, letra b)	Artículo 2, apartado 1, letra b), inciso (i)
Artículo 4, apartado 1, letra c)	Artículo 2, apartado 1, letra b), inciso (ii)
—	Artículo 2, apartado 1, letra b), inciso (iii)
Artículo 4, apartado 1, letra d)	Artículo 2, apartado 1, letra c)
Artículo 4, apartado 2	Artículo 2, apartado 2
Artículo 4, apartado 3	Artículo 2, apartado 1, letras b) y c)
Artículo 4, apartado 3 *bis*	Artículo 2, apartado 1, letras d) y e), y apartado 2
—	Artículo 2, apartado 4
—	Artículo 2, apartado 6
Artículo 4, apartado 3 *ter*	Artículo 2, apartado 7
Artículo 4, apartado 3 *quater*	Artículo 2, apartado 1, letra g), y apartado 2
Artículo 4, apartados 4 y 5	Artículo 2, apartado 3, letra d)
Artículo 4, apartado 6	—
—	Artículo 2, apartados 8 a 11
—	Artículo 4
—	Artículo 5
—	Artículo 6
—	Artículo 7
—	Artículo 8

▼B

Reglamento (CE) n.º 216/2008	El presente Reglamento
Artículo 5, apartados 1, 2 y 3	Artículos 9 a 16
Artículo 5, apartado 4, letras a) y b)	Artículo 18, apartado 2
Artículo 5, apartado 4, letra c)	Artículo 18, apartado 1, letra b)
—	Artículo 18, apartado 1, letra a)
Artículo 5, apartado 5	Artículos 17 y 19
Artículo 5, apartado 6	Artículo 4
Artículo 6	Artículos 9, apartado 2 y19, apartado 3
Artículo 7, apartados 1 y 2	Artículos 20 y 21
Artículo 8, apartado 4	Artículo 22
Artículo 7, apartados 3 a 7	Artículos 23 a 28
Artículo 8, apartados 1 a 3	Artículo 29 y artículo 30, apartados 1 a 3
—	Artículo 30, apartado 4 a 7
Artículo 8, apartado 5	Artículo 31 y 32
Artículo 8, apartado 6	Artículo 4
Artículo 8 *bis*, apartados 1 a 5	Artículos 33 a 39
Artículo 8 *bis*, apartado 6	Artículo 4
Artículo 8 *ter*, apartados 1 a 6	Artículos 40 a 47
Artículo 8 *ter*, apartado 7	Artículo 4
Artículo 8 *quater*, apartados 1 a 10	Artículos 48 a 54
Artículo 8 *quater*, apartado 11	Artículo 4
—	Artículos 55 a 58
Artículo 9	Artículos 59 a 61
Artículo 10, apartados 1 a 3	Artículo 62, apartados 1 y 2
—	Artículo 62, apartados 3 a 8
Artículo 10, apartado 4	Artículo 62, apartado 9
—	Artículo 62, apartados 10 a 12
Artículo 10, apartado 5	Artículo 62, apartado 13 a 15
—	Artículo 63
—	Artículo 64
—	Artículo 65

▼B

Reglamento (CE) n.º 216/2008	El presente Reglamento
—	Artículo 66
Artículo 11, apartados 1 a 3	Artículo 67, apartados 1 a 3
Artículo 11, apartados 4 a 5 *ter*	—
Artículo 11, apartado 6	Artículo 67, apartado 4
Artículo 12, apartado 1	Artículo 68
Artículo 12, apartado 2	—
Artículo 13	Artículo 69
Artículo 14, apartados 1 a 3	Artículo 70
Artículo 14, apartados 4 a 7	Artículo 71
Artículo 15	Artículo 72
Artículo 16	Artículo 73
—	Artículo 74
Artículo 17	Artículo 75
Artículo 18	Artículo 76, apartados 1 a 5
Artículo 19	Artículo 76, apartados 1 a 5
Artículo 20	Artículo 77
Artículo 21	Artículo 78
Artículo 22, apartado 1	Artículo 76, apartado 6
Artículo 22, apartado 2	Artículo 76, apartado 7
—	Artículo 79
Artículo 22 *bis*	Artículo 80
Artículo 22 *ter*	Artículo 81
Artículo 23	Artículo 82, apartados 1 y 2
—	Artículo 82, apartado 3
Artículos 24 y 54	Artículo 85
Artículo 25	Artículo 84
Artículo 26	Artículo 86, apartados 1 a 4
—	Artículo 86, apartado 5
—	Artículo 87
—	Artículo 88
—	Artículo 89

▼B

Reglamento (CE) n.º 216/2008	El presente Reglamento
Artículo 27	Artículo 90, apartados 1a 3
—	Artículo 90, apartados 4 a 6
—	Artículo 91
—	Artículo 92
—	Artículo 93
Artículo 28, apartados 1 y 2	Artículo 94, apartados 1 y 2
—	Artículo 94, apartado 3
Artículo 28, apartados 3 y 4	Artículo 94, apartados 4 y 5
Artículo 29, apartados 1 y 2	Artículo 95, apartado 1
Artículo 29, apartado 2	Artículo 98, apartado 2, letra m) y apartado 6
Artículo 29, apartado 3	—
—	Artículo 95, apartado 2
Artículo 30	Artículo 96
Artículo 31	Artículo 97
Artículo 32, apartado 1	Artículo 119, apartado 3
Artículo 32, apartado 2	Artículo 119, apartado 6
Artículo 33	Artículo 98, apartados 1 a 5
Artículo 34, apartado 1	Artículo 99, apartados 1 y 2
—	Artículo 99, apartado 3
Artículo 34, apartados 2 y 3	Artículo 99, apartados 4 y 5
Artículo 35	Artículo 100
Artículo 36	Artículo 101
Artículo 37, apartados 1 a 3	Artículo 102, apartados 1 a 3
—	Artículo 102, apartado 4
Artículo 38, apartados 1 a 3	Artículo 104, apartados 1 a 3
—	Artículo 104, apartado 4
Artículo 39	—
—	Artículo 103
Artículo 40	Artículo 105

▼B

Reglamento (CE) n.º 216/2008	El presente Reglamento
Artículo 41, apartado 1	—
Artículo 42, apartados 2 y 3	Artículo 106, apartado 1
Artículo 41, apartado 4	—
Artículo 41, apartado 5	Artículo 106, apartado 6
Artículo 42	Artículo 106, apartado 2 a 5
Artículo 43	Artículo 107
Artículo 44	Artículo 108
Artículo 45	Artículo 109
Artículo 46	Artículo 110
Artículo 47	Artículo 111
Artículo 48	Artículo 112
Artículo 49	Artículo 113
Artículos 50	Artículo 114, apartados 1, 2 y 4
Artículo 51	Artículo 114, apartado 3
Artículo 52, apartados 1 a 3	Artículo 115
Artículo 52, apartado 4	Artículo 76, apartado 6
Artículo 53, apartados 1 y 2	Artículo 116
Artículo 53, apartado 3	Artículo 76, apartado 6
Artículo 54	Artículo 85
Artículo 55	Artículo 83
Artículo 56	Artículo 117
Artículo 57	Artículo 118
Artículo 58, apartados 1 y 2	Artículo 119, apartados 1 y 2
—	Artículo 119, apartado 4
Artículo 58, apartado 3	Artículo 119, apartado 5
Artículo 58, apartado 4	Artículo 132, apartado 2
Artículo 59, apartados 1 a 4	Artículo 120, apartados 1 a 4
—	Artículo 120, apartado 5
Artículo 59, apartados 5 a 11	Artículo 120, apartados 6 a 12
Artículo 60	Artículo 121
Artículo 61	Artículo 122

▼B

Reglamento (CE) n.º 216/2008	El presente Reglamento
—	Artículo 123
Artículo 62	Artículo 124
Artículo 63	Artículo 125
Artículo 64, apartados 1 y 3	Artículo 126, apartado 4
Artículo 64, apartado 2	—
Artículo 64, apartado 4	Artículo 126, apartado 1
Artículo 64, apartado 5	Artículo 126, apartado 2
—	Artículo 126, apartado 3
Artículo 65	Artículo 127
Artículo 65 *bis*	—
—	Artículo 128
Artículo 66	Artículo 129
—	Artículo 130
Artículo 67	—
Artículo 68	Artículo 131
—	Artículo 132, apartado 1
Artículo 58, apartado 4	Artículo 132, apartado 2
Artículo 69	—
—	Artículo 133
—	Artículo 134
—	Artículo 135
—	Artículo 136
—	Artículo 137
—	Artículo 138
—	Artículo 139
—	Artículo 140
Artículo 70	Artículo 141