

Bruselas, 25 de noviembre de 2014
(OR. en)

15733/14

**Expediente interinstitucional:
2013/0187 (COD)**

**AVIATION 218
CODEC 2291**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
N.º doc. Ción.:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Asunto:	<i>Preparación de la sesión del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía del 3 de diciembre de 2014</i> Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea - SES II+, Reglamento AESA - Enfoque general

I. INTRODUCCIÓN

El 12 de junio de 2013, la Comisión remitió al Consejo y al Parlamento Europeo dos propuestas legislativas para actualizar los Reglamentos sobre el cielo único europeo, y acelerar su aplicación. El conjunto legislativo SES II + tiene como objetivo mejorar la competitividad del sistema europeo de transporte aéreo y seguir desarrollando la iniciativa de Cielo Único Europeo puesta en marcha en 2004. El objetivo general de la iniciativa SES es mejorar las normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y mejorar el rendimiento global del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo (GTA) y los servicios de navegación aérea (SNA).

En este contexto, la refundición de los cuatro Reglamentos SES II actuales (propuesta refundida) y las modificaciones del Reglamento por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Aérea (propuesta AESA) deberían simplificar el marco legislativo, suprimir los solapamientos entre las normas actuales, mejorar el sistema de supervisión y revisar las normas existentes con objeto de mejorar el rendimiento general de la gestión del tráfico aéreo. Los principales problemas que abordan las propuestas son la eficacia insuficiente de los servicios de navegación aérea y la fragmentación del sistema de Gestión del Tránsito Aéreo (GTA).

Más concretamente, los objetivos de las enmiendas de la propuesta AESA son ajustar el alcance actual del Reglamento AESA al marco legislativo SES, eliminar los desajustes entre los dos e incorporar los conceptos de interoperabilidad SES. La propuesta también actualiza el Reglamento AESA teniendo en cuenta la evolución reciente del programa de investigación SESAR y lo armoniza con la declaración conjunta y el enfoque común del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre los organismos descentralizados (enfoque común).

II. TRABAJOS EN EL CONSEJO

La Comisión presentó al Grupo "Aviación" las propuestas del paquete SES 2+ y su evaluación de impacto el 2 de septiembre de 2013. En sus reacciones, la mayoría de las Delegaciones consideró prematuras las propuestas, teniendo en cuenta que la aplicación del conjunto legislativo anterior aún no había podido mostrar todo su potencial. También hicieron hincapié en que los frecuentes cambios de la estructura SES actual pueden producir resultados contraproducentes en comparación con el objetivo general de eficiencia. Tras las opiniones negativas expresadas por los Estados miembros, el Grupo sólo comenzó el examen detallado del conjunto legislativo SES 2+ bajo la Presidencia italiana en julio de 2014, realizando en paralelo sus trabajos sobre las dos propuestas legislativas.

A fin de avanzar rápidamente en el SES 2+ en su conjunto, la Presidencia siguió un planteamiento limitado en relación con el Reglamento AESA y examinó sólo los artículos de la propuesta que tienen un vínculo directo con la propuesta refundida SES. Las Delegaciones acogieron con satisfacción el enfoque orientado a los resultados elegidos por la Presidencia, así como el hecho de que se espere que la Comisión presente una propuesta separada sobre la revisión del Reglamento AESA en su totalidad en el transcurso de 2015. Consideraron que algunas cuestiones fundamentales relacionadas con el estatuto y la función de la Agencia, tales como su nombre o su estructura de financiación, deben examinarse en el contexto más amplio de las responsabilidades de la Agencia, y no sólo desde el punto de vista de la GTA, enfoque principal del SES II+.

La revisión prevista del Reglamento AESA ofrecerá la oportunidad de llevar a cabo el examen a fondo de estas cuestiones fundamentales de mayor extensión. Por lo tanto, el proyecto de orientación general que figura en el anexo trata únicamente de una selección de artículos, y para el resto no tiene en cuenta la propuesta de la Comisión.

III. OBSERVACIONES GENERALES

En general, los Estados miembros acogieron con satisfacción la intención de la Comisión de simplificar y clarificar el marco jurídico vigente de la iniciativa del Cielo Único Europeo y apoyaron el ajuste del Reglamento AESA a las disposiciones de la propuesta de refundición SES. Un conjunto racionalizado y uniforme de normas, sobre todo en las regulaciones técnicas tales como la interoperabilidad y la certificación en el ámbito de la GTA/SNA aporta un valor añadido mediante la eliminación de solapamientos con el Reglamento SES. Se perfila claramente la regulación económica del SES, que figura en la propuesta de refundición, desde aspectos técnicos del SES en que la Agencia tiene un papel específico en la garantía de regulación y supervisión de las actividades GTA/SNA.

Tras la intensa labor llevada a cabo a nivel del Grupo, el Comité de Representantes Permanentes examinó y aprobó el texto del proyecto de orientación general en su reunión del 21 de noviembre de 2014. En esta ocasión, ES pidió aclaraciones a la Comisión sobre la aplicabilidad de la propuesta AESA a los aeropuertos, en particular al aeropuerto de Gibraltar, y condicionó su posición en una declaración de la Comisión en tal sentido. Los servicios de la Comisión confirmaron que la propuesta AESA no cubría los aeropuertos como tales, y se comprometieron a presentar una declaración al respecto para el acta del Consejo.¹

A continuación se ofrece una visión general del trabajo realizado, en la que las correcciones técnicas menores aparecen en negritas y con el símbolo [...].

UK sigue manteniendo una reserva de estudio parlamentario sobre la propuesta.

IV. OBSERVACIONES SOBRE CUESTIONES ESPECÍFICAS

a) Aspectos militares

La Comisión propone ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento AESA para asegurar que los proveedores militares de servicios cumplan las normas de tránsito aéreo civil en la prestación de servicios al tránsito civil. Desde el inicio de los debates, la modificación del ámbito de aplicación encontró una fuerte resistencia por parte de los Estados miembros, que consideran que someter de forma explícita la comunidad militar a las normas SES va en contra de su independencia regulatoria. Tras un extenso cambio de opiniones con los expertos militares de los Estados miembros y de la Agencia Europea de Defensa mantenido el 14 de octubre de 2014, la Presidencia decidió que el ámbito de aplicación del Reglamento AESA se mantendría sin cambios, y que seguiría aplicándose la obligación actual de los militares de garantizar un nivel de seguridad al menos tan eficaz como los requisitos esenciales aplicables a los proveedores de servicios civiles.

¹ Ya se había presentado una declaración similar en el momento de la adopción de la última modificación del Reglamento AESA, Reglamento (CE) n.º 1108/2009 (véase doc. 12955/09 ADD 1).

b) Certificaciones declaraciones de interoperabilidad

La prestación de servicios de navegación aérea está sujeta a la certificación por la AESA o las autoridades nacionales de supervisión, y, para algunos servicios, a una declaración del proveedor de servicios. Aunque estos principios se establecen en el artículo 8 de la propuesta de refundición SES, el Reglamento AESA contiene las normas de fondo, es decir, los requisitos esenciales que deben cumplir los proveedores de servicios de navegación aérea (artículo 8 ter y anexo V ter. en el Reglamento AESA también se establecen las correspondientes normas de habilitación para la aplicación y posterior modificación de dichas normas (artículo 8 ter), y las responsabilidades relacionadas de la AESA (artículo 22 bis).

En cuanto a los organismos cualificados, en los que las autoridades nacionales podrán delegar las funciones de supervisión, la refundición SES y el Reglamento AESA siguen una estructura similar. La propuesta de refundición SES establece el marco general para dichos organismos, y el Anexo V de la propuesta AESA contiene los criterios que deben cumplir.

Al tiempo que mantienen la estructura básica anterior, las disposiciones afectadas se han simplificado y aclarado a nivel del Grupo. Así, en la propuesta AESA sólo se han mantenido una única definición de "declaración" y un solo anexo para los organismos habilitados, eliminando los solapamientos con el marco legislativo SES. También se han aclarado las responsabilidades de la Agencia en relación con las certificaciones y declaraciones. Además, dando un paso más allá en la especificación de las responsabilidades de la Agencia, varias Delegaciones señalaron positivamente la posibilidad de establecer a escala europea las especificaciones detalladas de los requisitos esenciales. Sin embargo, dadas las amplias implicaciones de este nuevo enfoque, centralizado y armonizado de las responsabilidades de la AESA, las Delegaciones consideraron que era más adecuado examinar dicha opción en 2015 en el contexto de la revisión general del Reglamento AESA.

c) Tarifas de ruta

En las dos propuestas SES II+, la Comisión presentó enmiendas para agregar las tarifas de ruta a las fuentes de financiación de las crecientes actividades relativas a la GTA de la Agencia. En el contexto del SES, la razón subyacente de este cambio fue la migración de la experiencia de Eurocontrol para el cumplimiento de las tareas que desde la adopción de los Reglamentos SES II se transfirieron a la AESA. Sin embargo, dado que la Comisión no puede ofrecer en este momento garantías a las Delegaciones sobre las modalidades prácticas de dicha transferencia desde el marco institucional de Eurocontrol, se ha aplazado la decisión sobre esta fuente adicional de financiación hasta que tengan lugar los debates sobre la estructura de financiación general de la AESA al amparo de la revisión del Reglamento AESA en 2015.

d) Actos delegados y de ejecución

En el enfoque general sólo se actualizan las disposiciones sobre los actos delegados y de ejecución en dos casos, a saber, en los requisitos esenciales (artículo 8 ter) y en las tasas y derechos (artículo 64). La inclusión de los correspondientes artículos tipo 65 bis, ter y quater refleja esos cambios, mientras que en el resto de las disposiciones la intención es mantener la aplicación de las antiguas normas de comitología como establece actualmente el artículo 65 del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

V. TRABAJOS EFECTUADOS EN EL PARLAMENTO EUROPEO

El Parlamento Europeo nombró a David-Maria SASSOLI ponente del expediente y fijó su posición en primera lectura el 12 de marzo de 2014.

VI. CONCLUSIÓN

En vista de lo expuesto, se ruega al Consejo que, en su reunión del 3 de diciembre de 2014:

- examine el texto que figura en el anexo I del presente informe y adopte un enfoque general;
- tome nota de la declaración que presentará la Comisión y la haga constar en el acta del Consejo.

Artículo 1
Ámbito de aplicación

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

2. El presente Reglamento no se aplicará a:
- a) los productos, componentes, equipos, personal y organismos mencionados en el apartado 1, letras a) y b), y cuando se efectúen actividades o servicios militares, de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, guardacostas o similares; los Estados miembros velarán por que tales actividades o servicios tengan debidamente en cuenta, en la medida de lo posible, los objetivos del presente Reglamento;
 - b) los aeródromos o partes de estos, así como los equipos, el personal y las organizaciones mencionados en el apartado 1, letras c) y d), que son controlados y explotados por el ejército;
 - c) la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, incluidos los sistemas y componentes, el personal y las organizaciones a que se refiere el apartado 1, letras e) y f), que sean provistos o puestos a disposición por el ejército. Los Estados miembros se comprometerán a asegurar que las aeronaves mencionadas en la letra a) del presente apartado estén separadas, si procede, de los otros tipos de aeronaves.
3. Sin perjuicio del artículo 8 del Reglamento (CE) n.º (XXXX / XXX) relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (texto refundido), los Estados miembros, en la medida de lo posible, velarán por que todas las instalaciones militares abiertas a la utilización pública a que se refiere el apartado 2, letra b), o los servicios facilitados al público por el personal militar a que se refiere el apartado 2, letra c), tengan un nivel de seguridad tan eficaz como el exigido por los requisitos esenciales que se definen en los anexos V bis y V ter.

Artículo 2

Objetivos

1. El objetivo principal del presente Reglamento es establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa.
2. Constituyen objetivos adicionales, en los ámbitos regulados por el presente Reglamento, los siguientes:
 - a) garantizar un nivel elevado y uniforme de protección medioambiental;
 - b) facilitar la libre circulación de mercancías, personas y servicios;
 - c) fomentar la rentabilidad en los procesos de reglamentación y de certificación y evitar duplicaciones en los niveles nacional y europeo;
 - d) asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, facilitando una base de interpretación común y una aplicación uniforme de sus disposiciones, y garantizando que estas, en particular las normas de la OACI, se tienen oportuna y debidamente en cuenta en el presente Reglamento y en las normas elaboradas para su aplicación;
 - e) promover los puntos de vista comunitarios respecto a las normas referentes a la seguridad de la aviación civil en todo el mundo mediante la debida cooperación con terceros países y organizaciones internacionales;
 - f) ofrecer igualdad de condiciones a todos los agentes del mercado interior de la aviación.
 - g) respaldar el desarrollo y la aplicación del Plan Maestro GTA;
 - h) regular la seguridad de la aviación civil de forma proporcionada a la naturaleza de cada actividad concreta.

3. Los medios de lograr los objetivos previstos en los apartados 1 y 2 serán los siguientes:
- a) preparación, adopción y aplicación uniforme de todos los actos necesarios.
 - b) reconocimiento sin requisitos adicionales de los certificados, licencias, aprobaciones u otros documentos concedidos a productos, personal y organizaciones, de conformidad con el presente Reglamento y con las disposiciones adoptadas para su aplicación.
 - c) creación de una Agencia Europea de Seguridad Aérea independiente (en lo sucesivo, "la Agencia").
 - d) aplicación uniforme de todos los actos necesarios por parte de las autoridades nacionales de aviación y por la Agencia en el marco de sus competencias respectivas.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) "vigilancia permanente", las funciones que habrá que llevar a cabo para verificar que las condiciones bajo las que se ha expedido un certificado o que comprende una declaración siguen cumpliéndose durante su plazo de validez, así como la toma de cualquier medida de salvaguardia.
- b) "Convenio de Chicago", el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.
- c) "producto", una aeronave, un motor o una hélice.

- d) "componentes y equipos", cualquier instrumento, dispositivo, mecanismo, componente, aparato, programa informático o accesorio, incluido el equipo de comunicaciones, que se utilice o que pueda utilizarse para la utilización o el control de una aeronave en vuelo; incluye los componentes del fuselaje, el motor o la hélice, o el equipo utilizado para maniobrar la aeronave desde tierra.
- d bis) "componentes GTA/SNA", cualquier componente tal como se definen en el artículo 2, apartado 19, del Reglamento (UE) XXX/XXX relativo la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (texto refundido).
- e) "certificación", cualquier forma de reconocimiento de que un producto, componente o equipo, una organización o una persona cumple los requisitos aplicables, incluidas las disposiciones del presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación, así como la expedición del certificado pertinente que acredite dicho cumplimiento.
- e bis) "declaración", a efectos de GTA/SNA, cualquier declaración escrita:
- i) acerca de la capacidad y los medios necesarios para el cumplimiento de las obligaciones de los proveedores de servicios de información de vuelo, como se indica en el artículo 8 ter, apartado 3, del presente Reglamento.
 - ii) acerca de la capacidad y los medios necesarios para el cumplimiento de las obligaciones de las organizaciones que participan en el diseño, fabricación o mantenimiento de sistemas y componentes GTA/SNA, como se indica en el artículo 8 ter, apartado 4, del presente Reglamento.
 - iii) acerca de la conformidad o la idoneidad para el uso de sistemas y componentes proporcionados por una organización dedicada al diseño, la fabricación o el mantenimiento de sistemas y componentes de GTA/SNA, como se indica en el artículo 8 ter, apartado 5 bis, del presente Reglamento.
 - iv) acerca de la verificación de un sistema para entrar en funcionamiento realizada por un proveedor de servicios, como se indica en el artículo 8 ter, apartado 5 bis, del presente Reglamento.

- f) "organismo cualificado", un organismo al que la Agencia o una autoridad aeronáutica nacional, bajo su control y responsabilidad, puedan atribuir [...] tareas específicas de certificación o supervisión.
- g) "certificado", cualquier autorización, licencia u otro documento expedido como consecuencia de la certificación.
- h) "operador", cualquier persona física o jurídica que explota o desea explotar una o más aeronaves o uno o más aeródromos.
- i) "explotación comercial", la explotación como servicio al público de una aeronave a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica, o, cuando se trate de un servicio no abierto al público, cuando se realice mediante contrato entre un operador y un cliente, no ejerciendo este último control sobre el operador.
- j) "aeronave propulsada compleja":
- i) un avión
 - con una masa máxima certificada de despegue superior a 700 kg, o
 - certificado para una configuración máxima de más de 19 asientos de pasajeros, o
 - certificado para funcionar con una tripulación mínima de dos pilotos, o
 - equipado con un turboreactor o con más de un motor turbohélice, o
 - ii) un helicóptero certificado
 - para una masa máxima certificada de despegue superior a 3175 kg, o
 - para una configuración máxima de más de nueve asientos de pasajeros, o
 - para funcionar con una tripulación mínima de dos pilotos, o
 - iii) una aeronave de rotor basculante.

- k) "dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento", cualquier tipo de dispositivo en el que se simulan condiciones de vuelo en tierra. Incluyen simuladores de vuelo, dispositivos de entrenamiento de vuelo, entrenadores de procedimientos de navegación y vuelo, y dispositivos básicos de entrenamiento de vuelo por instrumentos.
- l) "habilitación", declaraciones recogidas en una licencia, referidas a facultades, condiciones especiales, o limitaciones propias de dicha licencia.
- m) "aeródromo", una zona definida (incluidos edificios, instalaciones y equipos) en tierra, en el agua o en una estructura fija, fijada extraterritorialmente o flotante para ser utilizada total o parcialmente para la salida, la llegada o el movimiento en superficie de aeronaves.
- n) "equipo de aeródromo", cualquier equipo, aparato, programa informático o accesorio, que se utilice o esté destinado a utilizarse para contribuir a la explotación de una aeronave en un aeródromo.
- o) "plataforma", una zona definida destinada a dar cabida a las aeronaves para el embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, o bien para el abastecimiento de combustible, el estacionamiento o el mantenimiento.
- p) "servicio de dirección en la plataforma", todo servicio prestado para gestionar las actividades y el movimiento de las aeronaves o vehículos en una plataforma.
- q) "GTA/SNA", los servicios o funciones de gestión del tránsito aéreo definidos en el artículo 2, apartado 10, del Reglamento (CE) XXX/XXX relativo la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (texto refundido), los servicios de navegación aérea definidos en el artículo 2, apartado 4, de dicho Reglamento, incluidos los servicios de gestión de la red contemplados en el artículo 17 de dicho Reglamento, y los servicios consistentes en la producción y el tratamiento de datos y el formato y la entrega de datos al tránsito aéreo general con fines de navegación aérea segura.
- r) "sistema GTA/SNA", cualquier combinación de equipos y sistemas tal como se definen en el artículo 2, apartado 33, del Reglamento (CE) n.º [XXX/XXX] relativo la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (texto refundido).

- s) "servicio de información de vuelo", servicio consistente en dar asesoramiento e información para la operación de vuelos de manera segura y eficiente.
- t) "tránsito aéreo general", todos los movimientos de aeronaves civiles, así como todos los movimientos de aeronaves de Estado, incluidas las aeronaves militares, de aduanas y de policía, cuando dichos movimientos se lleven a cabo de conformidad con los procedimientos de la OACI.
- u) "Plan Maestro GTA", el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo², de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 219/2007 del Consejo³, 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)⁴.

Artículo 8 ter

GTA/SNA

1. La prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea cumplirá los requisitos esenciales establecidos en el anexo V ter y, en la medida de lo posible, en el anexo V bis.
2. Los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea deberán estar en posesión de un certificado. El certificado se expedirá cuando el proveedor de los servicios haya demostrado que cuenta con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que le han sido concedidas. En el certificado deberán constar las facultades concedidas al proveedor y el alcance de los servicios prestados.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros podrán decidir que los proveedores de servicios de información de vuelo sean autorizados a declarar la capacidad y los medios de que disponen para cumplir las obligaciones que conllevan los servicios prestados.

² DO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

³ DO L 64 de 2.3.2007, p. 1.

⁴ DO L 64 de 2.3.2007, p. 1, modificado por los Reglamentos (EC) n.º 1361/2008 y n.º 721/2014 del Consejo (DO L 352 de 31.12.2008 y DO L 192 de 1.7.2014).

4. En las medidas mencionadas en el apartado 6 podrá establecerse un requisito de certificación o declaración respecto a las organizaciones dedicadas al diseño, la fabricación o el mantenimiento de los sistemas y componentes GTA/SNA de los que dependan en grado crítico la seguridad o la interoperabilidad. El certificado de dichas organizaciones se expedirá cuando hayan demostrado que cuentan con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que les han sido conferidas. Las facultades conferidas se especificarán en el certificado.
5. En las medidas mencionadas en el apartado 6 podrá establecerse un requisito de certificación respecto a los sistemas y componentes GTA/SNA de los que dependan en grado crítico la seguridad o la interoperabilidad. Los certificados para dichos sistemas y componentes se expedirán cuando el solicitante haya demostrado que estos sistemas y componentes cumplen las especificaciones detalladas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales mencionados en el apartado 1.
- 5 bis. En las medidas contempladas en el apartado 6 podrá establecerse un requisito de declaración por el proveedor de GTA/SNA a la que se refiere el artículo 3, letra e bis), (inciso iv),) o por la organización dedicada al diseño, la fabricación o el mantenimiento de los sistemas y componentes GTA/SNA a la que se refiere el artículo 3, letra e bis), (inciso iii), respecto a los sistemas y componentes GTA/SNA de los que dependan en grado crítico la seguridad o la interoperabilidad.
6. Las medidas necesarias para la aplicación del presente artículo se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 65 bis, ([...] **apartado 2**). Dichas medidas determinarán en particular:
 - a) las condiciones para la provisión de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea de conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el anexo V ter y, si procede, en el anexo V bis;
 - b) las condiciones para establecer las especificaciones detalladas aplicables a los sistemas y componentes GTA/SNA y para notificarlas a los solicitantes;

- c) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar los certificados a los que se refiere el apartado [...] 2 y, cuando proceda, el apartado 5;
- d) las obligaciones de los titulares de certificados;
- e) cuando proceda, las condiciones y procedimientos para la declaración y la supervisión de los proveedores de servicios y las organizaciones dedicadas al diseño, la fabricación o el mantenimiento de sistemas y componentes GTA/SNA contemplados en los apartados 3 a 5 bis;
- f) las condiciones para la prohibición, limitación o sujeción a ciertas condiciones de las operaciones en interés de la seguridad;
- g) las condiciones para la expedición y difusión de la información obligatoria para garantizar la seguridad en la provisión de GTA/SNA;
- h) *[Suprimido]*
- i) las normas operativas y los componentes GTA/SNA requeridos para el uso del espacio aéreo.

En lo que respecta a la provisión de GTA/SNA, se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 65 ter al objeto de modificar o completar el anexo V ter, cuando resulte necesario debido a la evolución técnica, operativa o científica o a la existencia de pruebas que revelan problemas de seguridad en el ámbito de los servicios GTA/SNA, a efectos de la consecución de los objetivos establecidos en el artículo 2 y en la medida necesaria a tales efectos.

7. Las medidas de aplicación a que se refiere el apartado 6:
- a) reflejarán el estado de la técnica y las mejores prácticas en el ámbito de GTA/SNA, y estarán en consonancia con el Plan Maestro GTA, cuando proceda;
 - b) serán proporcionadas al tipo y la complejidad de los servicios prestados;
 - c) tendrán en cuenta la experiencia acumulada en materia de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea en todo el mundo, así como el progreso científico y técnico;
 - d) se elaborarán recurriendo, en la medida en que sea factible, a las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º [XXX/XXX] relativo la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (texto refundido) y establecerán mecanismos de transición para garantizar la continuidad de los certificados ya concedidos en virtud de dicho Reglamento; inicialmente incluirán las disposiciones de dichos Reglamentos en materia de seguridad y, si procede, en caso de que se introduzcan modificaciones en el futuro, tendrán en cuenta los últimos avances científicos y técnicos;
 - e) permitirán la reacción inmediata a las causas de accidentes y de incidentes graves, una vez se hayan determinado tales causas.

Artículo 13

Organismos cualificados

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

Los organismos cualificados no expedirán certificados ni autorizaciones ni recibirán declaraciones.

CAPÍTULO III
LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

SECCIÓN I
Funciones

Artículo 17

Creación y funciones de la Agencia

1. A efectos de la aplicación del presente Reglamento, se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea.
2. Para garantizar el funcionamiento y desarrollo correctos de la seguridad de la aviación civil, la Agencia:
 - a) realizará cualquier tarea y emitirá dictámenes sobre todos los asuntos a que se refiere el artículo 1, apartado 1;
 - b) asistirá a la Comisión elaborando las medidas que deban tomarse para la ejecución del presente Reglamento; cuando se trate de disposiciones de carácter técnico y especialmente disposiciones relativas a la construcción, el diseño y los aspectos operativos, la Comisión no podrá modificar su contenido sin coordinación previa con la Agencia. La Agencia facilitará asimismo a la Comisión todo el apoyo técnico, científico y administrativo necesario para efectuar sus misiones;
 - c) tomará las medidas necesarias dentro de las competencias que le confieran el presente Reglamento o cualquier otra norma aplicable de la Unión;
 - d) llevará a cabo las inspecciones e investigaciones necesarias para cumplir sus funciones;
 - e) dentro de sus ámbitos de competencia, desempeñará, en nombre de los Estados miembros, las funciones y tareas que les asignen los convenios internacionales aplicables, en particular, el Convenio de Chicago.
 - f) respaldará a las autoridades competentes de los Estados miembros en el ejercicio de sus funciones proporcionando un foro de intercambio de información y de expertos puestos a disposición voluntariamente por los Estados miembros.

Artículo 22 bis

GTA/SNA

Respecto a la gestión del tránsito aéreo y a los servicios de navegación aérea contemplados en el artículo 4, apartado 3 ter, la Agencia:

- a) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales o los organismos cualificados, inspecciones y auditorías de las organizaciones que certifique;
- b) expedirá y renovará los certificados de las organizaciones situadas fuera del territorio sujeto a las disposiciones del Tratado y que sean responsables de prestar servicios en el espacio aéreo del territorio al que se aplica el Tratado;
- c) expedirá y renovará certificados de las organizaciones que presten servicios paneuropeos;
- c bis) expedirá y renovará certificados o recibirá declaraciones de las organizaciones que participan en el diseño, fabricación o mantenimiento de los sistemas y componentes paneuropeos GTA/SNA;
- c ter) recibirá declaraciones de las organizaciones que certifique, como se menciona en las letras b) y c) con respecto a los sistemas GTA/SNA;
- d) modificará, suspenderá o revocará los certificados pertinentes cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales se hubieran expedido o en el caso de que el titular del certificado no cumpla las obligaciones que le incumben en virtud del presente Reglamento o de sus disposiciones de aplicación.

Si así lo solicitan los Estados miembros interesados, la Agencia deberá efectuar las tareas especificadas en las letras c) a d) con respecto a otras organizaciones.

SECCIÓN III

Métodos de trabajo

Artículo 52

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

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

Los procedimientos:

- a) aprovecharán los conocimientos puestos a disposición por las autoridades reguladoras de la aviación civil, y en su caso militar, de los Estados miembros;
 - b) cuando sea necesario, asociarán a los expertos apropiados de las partes interesadas pertinentes, incluidos los militares, y se basarán en los conocimientos técnicos de Eurocontrol, 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 19, elabore dictámenes, especificaciones de certificación, medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para su aplicación por los Estados miembros, establecerá un procedimiento para consultar a estos. A tal efecto, podrá crear un grupo de trabajo para el que cada Estado miembro tendrá derecho a nombrar a un experto.
 3. Las medidas a que se refiere el artículo 18, letras a) y c), y los procedimientos establecidos en virtud del apartado 1 del presente artículo se publicarán en una publicación oficial de la Agencia.
 4. Se establecerán procedimientos especiales en relación con las medidas inmediatas que deba tomar la Agencia en respuesta a un problema de seguridad y para informar a las partes interesadas pertinentes sobre la medida o medidas que estas deban adoptar.

SECCIÓN IV
Régimen financiero

Artículo 59

Presupuesto

1. Los ingresos de la Agencia consistirán en:
 - a) una contribución de la Unión,
 - b) una contribución de cualquier tercer país europeo con el cual la Unión haya celebrado los acuerdos indicados en el artículo 66;
 - c) las tasas abonadas por los solicitantes y titulares de certificados y aprobaciones expedidos por la Agencia;
 - d) los ingresos derivados de publicaciones, formación y otros servicios prestados por la Agencia, y
 - e) toda contribución financiera voluntaria de los Estados miembros, terceros países u otras entidades, siempre que dicha contribución no comprometa la independencia e imparcialidad de la Agencia;
 - f) donaciones de los órganos de la Unión para el desempeño de sus funciones con arreglo al artículo 24 del Reglamento (CE) n.º (XXXX/XXX) relativo la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (texto refundido).
2. Los gastos de la Agencia incluirán los gastos de personal, administración, infraestructura y funcionamiento.

3. Los ingresos y gastos deberán estar equilibrados.
4. Los presupuestos relativos a reglamentación y las tasas establecidas y recaudadas por actividades de certificación deberán tratarse por separado en el presupuesto de la Agencia.
5. Cada año, el consejo de administración, basándose en un proyecto de estado de previsión de los ingresos y gastos, establecerá el estado de previsión de los ingresos y gastos de la Agencia para el ejercicio siguiente.
6. A más tardar el 31 de marzo, el consejo de administración remitirá dicho estado de previsión mencionado en el apartado 4, en el que figurará un proyecto de plantilla de personal y estará acompañado del programa de trabajo provisional, a la Comisión y a los Estados con los que la Comunidad haya celebrado los acuerdos previstos en el artículo 66.
7. La Comisión remitirá el estado de previsión a la Autoridad Presupuestaria, junto con el anteproyecto de presupuesto general de la Unión Europea.
8. La Comisión, a partir del estado de previsión, inscribirá en el anteproyecto de presupuesto general de la Unión Europea las previsiones que considere necesarias por lo que respecta a la plantilla de personal y al importe de la subvención con cargo al presupuesto general, y lo presentará a la Autoridad Presupuestaria de conformidad con el artículo 272 del Tratado.
9. La Autoridad Presupuestaria autorizará créditos para la subvención destinada a la Agencia. La Autoridad Presupuestaria aprobará la plantilla de personal de la Agencia.
10. El Consejo de administración adoptará el presupuesto. Será definitivo tras la adopción definitiva del presupuesto general de la Unión Europea. Se efectuarán los ajustes que procedan.

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

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

Artículo 64

Tasas y derechos

1. Se recaudarán tasas e ingresos por las siguientes actividades:
 - a) la expedición o renovación de certificados, así como por las funciones de vigilancia permanente conexas;
 - b) la prestación de servicios, que reflejarán el coste real de cada prestación;
 - c) la tramitación de recursos;
 - d) el registro de declaraciones así como las correspondientes funciones de vigilancia permanente en el ámbito de la GTA/SNA.

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

2. El importe de las tasas e ingresos se fijará en un nivel suficiente para garantizar que los ingresos cubran, en principio, el coste total de los servicios prestados. Todos los gastos de la Agencia atribuidos al personal que desarrolla las actividades a que se refiere el apartado 3, incluida la contribución proporcional del empleador al plan de pensiones, se reflejarán, de forma particular, en dicho coste. Las tasas e ingresos, incluidos los recaudados en 2007, se afectarán a la Agencia.

3. Las medidas necesarias para la aplicación del presente artículo se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 65 bis, [...] **apartado 2**. Dichas medidas determinarán, en particular, los casos en que se cobrarán tasas o ingresos por otros conceptos de conformidad con el artículo 59, apartado 1, letras c), d) y f), así como su importe por cada actividad y las modalidades de pago. Se consultará al consejo de administración sobre los proyectos de medidas de ejecución.

Artículo 65 bis

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 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. En caso de ausencia de dictamen del Comité, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 65 ter

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que hace referencia el artículo 8 ter, apartado 6, último párrafo, se otorgará por un periodo de cinco años a partir de [*la fecha de publicación del presente Reglamento*]. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por periodos de idéntica duración, a menos que el Parlamento Europeo o el Consejo se opongan a dicha prórroga a más tardar tres meses antes de la finalización de cada periodo.
3. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán revocar en todo momento la delegación de competencias a que se refiere el artículo 8 ter, apartado 6, último párrafo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Es particularmente importante que la Comisión siga su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, incluidos expertos de los Estados miembros, antes de adoptar estos actos delegados. La Comisión, tan pronto como adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 8 ter, apartado 6, último párrafo, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones ha formulado objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas instituciones han comunicado a la Comisión su intención de no formular objeciones. Este plazo podrá prorrogarse dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 65 quater

Procedimiento de urgencia

[...]

Artículo [x]

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.⁵

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

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

⁵ Para el DO: "*El presente Reglamento se publicará junto con el Reglamento (CE) [n.º XXXXX] AESA. De este modo se garantizará que ambos Reglamentos entren en vigor al mismo tiempo.*"

ANEXO V

CRITERIOS PARA LOS ORGANISMOS CUALIFICADOS A LOS QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 13 ("ORGANISMOS CUALIFICADOS" U "ORGANISMOS")

1. El organismo, su director y el personal encargado de la realización de los controles no deberán intervenir, directamente ni como representantes autorizados, en el diseño, fabricación, comercialización o mantenimiento de productos, piezas, equipos, componentes o sistemas en su explotación o utilización, o en la prestación de servicios relacionados con ellos. No se excluye la posibilidad de intercambio de información técnica entre las organizaciones implicadas y el organismo cualificado.
2. El organismo y el personal responsable de las tareas de certificación y vigilancia, inspección y supervisión deberán actuar con la máxima integridad profesional y la mayor competencia técnica posible y deberán estar libres de presiones e incentivos, especialmente de tipo económico, que puedan influir en sus dictámenes o en los resultados de sus tareas de certificación y vigilancia, investigación, inspección y supervisión, en particular ejercidos por personas o grupos de personas afectados por dichos resultados.
3. El organismo deberá emplear personal y poseer los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relativas al proceso de certificación y supervisión, inspecciones y supervisiones. También tendrá acceso a los equipos necesarios para controles excepcionales.
4. El organismo y el personal responsables de las inspecciones deberán:
 - tener una sólida formación profesional y técnica,
 - conocer suficientemente los requisitos de tareas de certificación, inspección y supervisión que realizan y tener experiencia adecuada de tales operaciones,
 - estar capacitados para elaborar las declaraciones, informes y documentos que demuestren que se han realizado las investigaciones, inspecciones y supervisiones.

- tener capacidad para acreditar una amplia experiencia en la evaluación de entidades públicas y privadas.
5. Deberá garantizarse la imparcialidad del personal de investigación, inspección y supervisión. Sus remuneraciones no dependerán del número de investigaciones, inspecciones y supervisiones realizadas ni de los resultados de estas.
 6. El organismo deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil, a menos que el Estado miembro asuma dicha responsabilidad de acuerdo con el Derecho nacional o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de las inspecciones.
 7. El personal del organismo deberá respetar el secreto profesional con respecto a toda la información obtenida en la realización de sus tareas con arreglo al presente Reglamento.

ANEXO V ter

REQUISITOS ESENCIALES PARA LA GTA/SNA Y LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

1. *Utilización del espacio aéreo*

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

2. *Servicios*

- a) *Información y datos aeronáuticos para los usuarios del espacio aéreo con fines de navegación aérea*
 - i) Los datos utilizados como fuente de información aeronáutica serán de calidad suficiente, completos y actualizados, y se facilitarán oportunamente.
 - ii) La información aeronáutica será exacta, completa, actualizada, inequívoca, de integridad adecuada y en un formato adecuado para los usuarios.
 - iii) La difusión de esta información aeronáutica a los usuarios del espacio aéreo se efectuará en el momento oportuno y utilizará medios de comunicación suficientemente fiables, rápidos y protegidos de interferencias y corrupción.
- b) *Información meteorológica*
 - i) Los datos utilizados como fuente de la información meteorológica aeronáutica serán de calidad suficiente, completos y actualizados.

- ii) En la medida de lo posible, la información meteorológica aeronáutica será precisa, completa, actualizada, de integridad adecuada e inequívoca para satisfacer las necesidades de los usuarios del espacio aéreo.
- iii) La difusión de esta información meteorológica aeronáutica a los usuarios del espacio aéreo se efectuará en el momento oportuno y utilizará medios de comunicación suficientemente fiables, rápidos y protegidos de interferencias y corrupción.

c) *Servicios de tránsito aéreo*

- i) Los datos utilizados como fuente para la prestación de los servicios de tránsito aéreo serán correctos, completos y actualizados.
- ii) Los servicios de tránsito aéreo serán suficientemente precisos, completos, actualizados e inequívocos para satisfacer las necesidades de seguridad de los usuarios.
- iii) Las herramientas automatizadas que proporcionen información o asesoramiento a los usuarios estarán adecuadamente diseñadas, fabricadas y mantenidas, de tal manera que esté asegurada su idoneidad para el uso previsto.
- iv) Los servicios de control del tránsito aéreo y los procesos conexos proporcionarán una separación adecuada entre aeronaves y, en el área de maniobras del aeródromo, prevendrán colisiones entre aeronaves y obstáculos y, cuando resulte adecuado, prestarán asistencia en la protección frente a obstáculos, ayuda en otras situaciones peligrosas en el aire y asegurarán una coordinación rápida y en el momento adecuado con todos los usuarios pertinentes y con los volúmenes del espacio aéreo adyacentes.
- v) La comunicación entre los servicios del tránsito aéreo y las aeronaves y entre las unidades de los servicios del tránsito aéreo pertinentes se efectuará en el momento oportuno y será clara, correcta e inequívoca; además, estará protegida de interferencias y será comprendida y, en su caso, reconocida comúnmente por todos los actores implicados.

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

d) Servicios de comunicación

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

e) Servicios de navegación

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

f) Servicios de vigilancia

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

g) Gestión de afluencia del tránsito aéreo

La gestión táctica de las afluencias de tránsito aéreo a escala 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 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. La gestión de afluencia se llevará a cabo con miras a optimizar la capacidad disponible en el uso del espacio aéreo y mejorar los procesos de gestión de la afluencia del tránsito aéreo. Se basará en la seguridad, transparencia y eficacia y garantizará que las capacidades se ofrezcan de manera flexible y oportuna, de forma acorde con el Plan Europeo de Navegación Aérea.

Las medidas relativas a la gestión de la afluencia del tránsito aéreo a que se refiere el artículo 8 ter, apartado 6, darán apoyo a las decisiones operativas de los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeropuertos y los usuarios del espacio aéreo y abarcarán los siguientes ámbitos:

- a) la planificación de vuelos;
- b) el uso de capacidades de espacio aéreo disponibles durante todas las fases del vuelo, incluida la asignación de franjas horarias en ruta;
- 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,
- d) la coherencia entre los planes de vuelo y las franjas horarias aeroportuarias, así como la coordinación necesaria con las regiones vecinas, cuando proceda.

h) Gestión del espacio aéreo

La designación de los volúmenes concretos de espacio aéreo para un uso determinado será controlada, coordinada y promulgada con la debida prontitud a fin de reducir el riesgo de cualquier pérdida de separación entre aeronaves en cualquier circunstancia. Teniendo en cuenta la organización de los aspectos militares y los aspectos conexos 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 (CE) n.º (XXXX/XXX) relativo la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (texto refundido), a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes.

i) Diseño del espacio aéreo

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

3. *Sistemas y componentes*

a) Consideraciones generales

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

Los sistemas y procedimientos incluirán, en particular, los que permiten las siguientes funciones y servicios:

1. Gestión del espacio aéreo.
2. Gestión de afluencia del tránsito aéreo.
3. Servicios del tránsito aéreo, en particular sistemas de tratamiento de datos de vuelo, sistemas de tratamiento de datos de vigilancia y sistemas de interfaz hombre-máquina.
4. Comunicaciones, incluidas las comunicaciones tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire.
5. Navegación.
6. Vigilancia.
7. Servicios de información aeronáutica.
8. La utilización de información meteorológica.

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

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

Los sistemas GTA/SNA y sus componentes se diseñarán, construirán, mantendrán y manejarán utilizando los procedimientos validados adecuados, de forma que garanticen el funcionamiento continuo de la red europea de gestión del tránsito aéreo 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 asociados que permitan prestaciones operativas comunes acordadas para el conjunto o para partes de la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo (EATMN).

La EATMN, así como sus sistemas y componentes, apoyarán, de forma coordinada, 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 EATMN, así como 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 del flujo 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 EATMN, así como sus sistemas y componentes, apoyarán el uso compartido y adecuado en el tiempo, entre las partes civil y militar, de información correcta y coherente que cubra todas las fases del vuelo, sin perjuicio de los intereses de la política de seguridad o defensa, incluidas las exigencias relativas a la confidencialidad.

c) Diseño de sistemas y componentes

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

d) Mantenimiento del nivel de servicio

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

4. *Cualificación de los controladores de tránsito aéreo*

a) Consideraciones generales

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

b) Conocimientos teóricos

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

c) Aptitudes prácticas

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

d) Conocimientos de idiomas

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

e) Dispositivos sintéticos de entrenamiento

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

f) Curso de formación

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

g) Instructores

- i) La instrucción teórica será impartida por instructores debidamente cualificados. A este respecto, los instructores:
 - i. tendrán conocimientos apropiados del ámbito en el que van a impartir la instrucción, y
 - ii. habrán demostrado su capacidad para utilizar las técnicas de instrucción apropiadas.

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

h) Evaluadores

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

i) *Aptitud física de los controladores de tránsito aéreo*

i) Criterios médicos

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

- ii) Cuando no se pueda demostrar plenamente la aptitud física, podrán aplicarse medidas de mitigación que proporcionen una seguridad equivalente.

5. Proveedores de servicios y organizaciones de formación

a) *La prestación de servicios no se efectuará a menos que se cumplan las siguientes condiciones:*

- i) el proveedor de servicios contará, directa o indirectamente mediante contratos, con los medios que requieran la escala y el alcance del servicio. Estos medios incluirán, entre otros, los siguientes: los sistemas; 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;
- ii) asimismo, preparará y mantendrá actualizados unos manuales de gestión y de operaciones referentes a la prestación de sus servicios y operará con arreglo a dichos manuales. Estos manuales deberán contener todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para las operaciones y el sistema de gestión, y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus funciones,

- iii) el proveedor del servicio aplicará y mantendrá un sistema de gestión basado en una evaluación de riesgos que garantice el cumplimiento de los requisitos esenciales del presente anexo, y tenderá a la mejora continua y proactiva de este sistema,
- iv) el proveedor de servicios solo utilizará personal adecuadamente cualificado y formado, y aplicará y mantendrá los programas de formación y examen destinados al personal,
- v) el proveedor de servicios establecerá interfaces formales con todas las partes que puedan influir directamente en la seguridad de sus servicios a fin de asegurar el cumplimiento de estos requisitos esenciales,
- vi) asimismo, preparará y aplicará un plan de contingencia que cubra situaciones anormales y de emergencia que puedan darse en relación con sus servicios,
- vii) por otra parte, preparará y mantendrá un programa de seguridad y de prevención de accidentes e incidentes que incluya un programa de información y análisis de sucesos, que el sistema de gestión deberá utilizar con el fin de contribuir al objetivo de la mejora continua de la seguridad, y
- viii) el proveedor de servicios tomará medidas para comprobar que se cumplen en todo momento los requisitos de seguridad e interoperabilidad de cualquier sistema y componente que operen.

b) La prestación de servicios de control del tránsito aéreo no se efectuará a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

- i) la prevención de la fatiga del personal que preste servicios de control del tránsito aéreo se gestionará mediante un sistema de cuadrantes. Este sistema de cuadrantes tendrá que mostrar los períodos de actividad, el tiempo de actividad y los períodos de descanso adaptados. Las limitaciones establecidas en el sistema de cuadrantes tendrán en cuenta todos los factores importantes que contribuyan a la fatiga, tales como, en particular, la privación del sueño, la alteración de los ciclos circadianos, los horarios nocturnos, el tiempo de actividad acumulado en determinados períodos, y el reparto de las tareas asignadas entre el personal,
- ii) la prevención del estrés del personal que preste servicios de control del tránsito aéreo se gestionará mediante programas de formación y prevención,

- iii) el proveedor del servicio de control del tránsito aéreo dispondrá de procedimientos para verificar que las facultades cognitivas del personal que preste servicios de control del tránsito aéreo no están disminuidas y que su aptitud física no es insuficiente,
 - iv) el proveedor del servicio de control del tránsito aéreo tendrá en cuenta las limitaciones operativas y técnicas así como los principios sobre factores humanos en su planificación y sus operaciones.
- c) *La prestación de servicios de comunicación, navegación o vigilancia no se efectuará a menos que se cumplan las siguientes condiciones:*

El proveedor del servicio mantendrá informados, a su debido tiempo, a los usuarios del espacio aéreo y a las unidades de control del tránsito aéreo correspondientes de la situación operativa de los servicios prestados con fines de control del tránsito aéreo, así como de sus cambios.

d) *Organizaciones de formación*

Las organizaciones de formación que impartan formación al personal que preste servicios de control del tránsito aéreo cumplirán los siguientes requisitos:

- i) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a su actividad. 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;
- ii) aplicar y mantener un sistema de gestión relacionado con la seguridad y el nivel de formación, y proponerse la mejora continua de este sistema, y
- iii) establecer acuerdos con otras organizaciones pertinentes, según convenga, para garantizar el cumplimiento continuo de estos requisitos esenciales.