



Bruselas, 7.12.2015
COM(2015) 613 final

2015/0277 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2015) 262 final}

{SWD(2015) 263 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Motivación y objetivos de la propuesta

Esta iniciativa forma parte de la estrategia de aviación de la Comisión Europea para 2015 destinada a mejorar la competitividad del sector de la aviación de la UE. Su objetivo consiste en elaborar el marco regulador de la seguridad aérea de la UE para abordar los desafíos de los próximos diez a quince años, a fin de seguir garantizando un transporte aéreo seguro, fiable y respetuoso con el medio ambiente para los pasajeros y para el público en general. Esta iniciativa se basa en más de doce años de experiencia en la aplicación del Reglamento (CE) n° 216/2008¹ y su predecesor².

La seguridad y la consideración de la protección del medio ambiente son requisitos indispensables para un sector de la aviación competitivo. Habida cuenta de que se prevé que el tránsito aéreo en Europa ascienda a 14,4 millones de vuelos en 2035 (un 50 % más que en 2012), el objetivo de la Comisión es garantizar que el sistema mantenga la actual baja incidencia de accidentes, favoreciendo así el crecimiento seguro del sector de la aviación de la UE en el futuro y contribuyendo así a reforzar su ventaja competitiva. A tal efecto, la presente iniciativa propone introducir en la normativa sobre seguridad un enfoque basado en riesgos y rendimiento, solucionar las lagunas existentes en materia de seguridad y contemplar de manera más exhaustiva las relaciones de interdependencia entre la seguridad aérea y otros ámbitos técnicos de la normativa, tales como la seguridad de la aviación o la protección del medio ambiente.

Si bien la seguridad aérea es el principal objetivo de esta propuesta, no es el único. De hecho, esta propuesta debe estudiarse en el contexto de las prioridades de la Comisión, que consisten en impulsar el empleo y el crecimiento, desarrollar el mercado interior y reforzar el papel de Europa como agente global. Esta iniciativa pretende contribuir a un sector europeo de la aviación competitivo y a una fabricación aeronáutica que genere puestos de trabajo de alto valor e impulse la innovación tecnológica. Creará un marco regulador eficaz para la integración de nuevos modelos de negocio y de las tecnologías emergentes. En particular, esta iniciativa propone crear un marco de la Unión para la integración segura de las aeronaves no pilotadas en el espacio aéreo europeo.

Esta propuesta también responde a las demandas de los Estados miembros, el sector y los usuarios aeroespaciales de adoptar un enfoque más proporcionado y flexible en la normativa sobre seguridad y de eliminar normas que pueden obstaculizar el emprendimiento con requisitos demasiado preceptivos. Propone en particular introducir un marco escalable que reconozca las diferencias existentes entre los distintos sectores de la aviación civil y los riesgos que plantean. Se espera que este enfoque beneficie a todo el sector de la aviación de la

¹ Reglamento (CE) n° 216/2008, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008). Este Reglamento fue modificado posteriormente por el Reglamento (CE) n° 1108/2009, que amplía su alcance a la seguridad de los aeródromos y a los aspectos de seguridad de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea.

² Reglamento (CE) n° 1592/2002, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (DO L 240 de 7.9.2002).

Unión y se adaptará particularmente a las necesidades de las pequeñas y medianas empresas (pyme).

Habida cuenta de la transición a un enfoque en la reglamentación y la supervisión basado en los riesgos y el rendimiento, los Estados miembros y la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (AESA) deberán desarrollar nuevas competencias y habilidades, además de mantenerse continuamente al tanto de las últimas tecnologías desarrolladas por el sector. Esta iniciativa apoya la consecución de estos objetivos mediante la propuesta de mejores acuerdos para la coordinación y el desarrollo de la investigación y la formación en el ámbito de la aviación.

Por último, esta propuesta aborda los desafíos a los que se enfrentan algunas autoridades nacionales para el mantenimiento y la financiación de los recursos necesarios para obtener la certificación necesaria y realizar el trabajo de supervisión. A tal efecto, la presente iniciativa propone un marco que regule la puesta en común y el intercambio de recursos técnicos entre las autoridades nacionales y la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y que contemple la posibilidad de transferir las responsabilidades de ejecución estipuladas en la legislación de la Unión con carácter voluntario.

- **Coherencia con las disposiciones vigentes en el ámbito en cuestión**

Esta iniciativa se basa en las disposiciones de la Unión en vigor sobre seguridad de la aviación civil, según se estipula actualmente en el Reglamento (CE) nº 216/2008.

La propuesta está en consonancia con la iniciativa de la Comisión de 2013 relativa a la aceleración de la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (iniciativa SES II+)³. Para elaborar la presente propuesta, la Comisión ha tenido en cuenta la propuesta COM(2013) 409 de la Comisión, de 11 de junio de 2013, así como los resultados de los debates celebrados hasta la fecha en el Parlamento Europeo y en el Consejo sobre las propuestas de enmiendas del SES II+ al Reglamento (CE) nº 216/2008. A fin de evitar un debate paralelo de dos propuestas legislativas relacionadas con el Reglamento (CE) nº 216/2008 y para que esta propuesta sea la más completa, las enmiendas del Cielo Único Europeo (SES II+) propuestas para el Reglamento (CE) nº 216/2008 se han incluido en esta nueva propuesta, adaptándolas a la nueva estructura y estilo de elaboración de esta. Como resultado, la Comisión no celebrará más debates sobre la propuesta COM(2013) 409, de 11 de junio de 2013, que se presentó como parte de la iniciativa SES II+.

Si los cambios propuestos por esta iniciativa inciden en otra legislación de la Unión adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo en relación con el transporte aéreo (como en el caso de la investigación de accidentes, la notificación de sucesos y la concesión de licencias a las compañías aéreas), se proponen enmiendas adecuadas a otros actos de la Unión con el fin de garantizar la coherencia del enfoque.

³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Aceleración de la puesta en práctica del Cielo Único Europeo», de 11 de junio de 2013, COM(2013) 408 final, acompañada por una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, COM(2013) 409 final, y por una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo, COM(2013) 410 final.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Esta iniciativa está relacionada y totalmente armonizada con los objetivos estratégicos de la Comisión para 2014-2019 en relación con la promoción de «Empleo y crecimiento» y «Un mercado interior más justo y profundo con una base industrial reforzada».

La presente propuesta también está en consonancia con el «Enfoque común sobre las agencias descentralizadas» acordado en 2012 entre la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo y adapta, si procede, las disposiciones relativas a la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea con las cláusulas tipo recomendadas en este enfoque común.

La iniciativa también pretende que el diseño y las operaciones de las aeronaves no pilotadas sea más coherente con el marco más amplio de políticas en materia de aviación. Las aeronaves no pilotadas pasarán a ser un tipo más de vehículo aéreo que ofrezca una serie de servicios nuevos en el mercado europeo de la aviación dentro del contexto del Reglamento (CE) nº 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Dado que las aeronaves no pilotadas comparten el mismo espacio aéreo con otras aeronaves, la seguridad de sus operaciones debe estar en consonancia con la política general en materia de seguridad aérea. Por último, las operaciones de las aeronaves no pilotadas también deben estar en consonancia con las normas de tránsito aéreo previstas en el reglamento del aire⁴.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La propuesta se basa en el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que es la base jurídica para adoptar medidas a escala de la Unión relativas al transporte aéreo.

- **Subsidiariedad (por competencias no exclusivas)**

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y con el Reglamento (CE) nº 216/2008, la Unión es responsable de las tareas relativas a la aeronavegabilidad y a la compatibilidad medioambiental de los productos aeronáuticos, las operaciones de vuelo, la expedición de licencias a tripulantes, la gestión de aeródromos y la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea (GTA/SNA), además de la seguridad de los operadores de terceros países. Así pues, la seguridad de la aviación civil lleva más de una década regulándose a escala de la Unión. Esto resulta del hecho de que el transporte aéreo y la producción aeronáutica son, en gran medida, actividades de carácter transnacional que se abordan mejor a escala de la Unión.

En el marco de la presente iniciativa, se propone incorporar un número limitado de áreas específicas a este marco general de seguridad aérea de la Unión, en concreto, las aeronaves no pilotadas, la seguridad de los servicios de asistencia en tierra y aspectos de seguridad del diseño de aeronaves y sistemas aeronáuticos, incluida la ciberseguridad.

La fabricación de aeronaves no pilotadas tiene una dimensión transnacional dado que muchas aeronaves no pilotadas se compran en línea, se importan o como mínimo contienen piezas

⁴ Reglamento de Ejecución nº 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea.

importadas. El reconocimiento mutuo en el mercado interior resulta difícil de alcanzar en presencia de normas y normativas nacionales detalladas y divergentes. Asimismo, por lo que respecta a los servicios de aeronaves no pilotadas, muchos operadores están desarrollando actividades transnacionales. Por ejemplo, se están organizando inspecciones de infraestructuras, desde plataformas petrolíferas hasta vías férreas, a escala internacional. Incluso si el alcance de las operaciones es limitado, los operadores deben estar en condiciones de utilizar las mismas aeronaves no pilotadas y los mismos requisitos operativos con el mismo piloto en distintos lugares de la Unión para desarrollar su negocio, en especial si operan en mercados nicho. Grandes empresas de mensajería han expresado su intención de organizar sus servicios a nivel europeo, lo que requiere el establecimiento de normas comunes. La subsidiariedad es aplicable a nivel de la puesta en práctica de las normas operativas comunes, por ejemplo, las autoridades de los Estados miembros llevarán a cabo evaluaciones de riesgo locales y decidirán qué espacio aéreo estará abierto o cerrado a operaciones de aeronaves no pilotadas, y bajo qué condiciones. La mayoría de las operaciones de aeronaves no pilotadas ligeras tienen una dimensión local y deben ser las autoridades locales las que evalúen el nivel de riesgo y autoricen el tipo específico de operación.

Por lo que respecta a los servicios de asistencia en tierra, se hace necesaria la adopción de medidas a nivel de la Unión a la vista de que los accidentes relacionados con la asistencia en tierra constituyen la cuarta categoría de accidentes más importante en el periodo comprendido por los últimos diez años, mientras que las iniciativas de carácter voluntario a nivel de Estado miembro hasta la fecha no han tenido resultados satisfactorios para abordar este riesgo. En la actualidad no hay requisitos de seguridad a nivel de la Unión que se refieran directamente a los proveedores de servicios de asistencia en tierra. Habida cuenta de que la asistencia en tierra forma parte del sistema general de aviación y que está interrelacionada con otros ámbitos que están dentro de las competencias de la Unión (como aeródromos y operaciones de vuelo), regular este servicio a escala de la Unión garantizará un enfoque coherente en todos los Estados miembros. A fin de garantizar un enfoque proporcionado, se propone que la certificación de los proveedores de servicios no sea una condición obligatoria para empezar a operar. La Comisión también considera que los requisitos comunes de la asistencia en tierra deben basarse en normas reconocidas y mejores prácticas del sector. Al mismo tiempo, los Estados miembros deben estar dotados de las herramientas normativas necesarias para garantizar la supervisión efectiva por lo que respecta a los proveedores de dichos servicios.

En relación con los aspectos de seguridad del diseño de aeronaves y sistemas aeronáuticos, hay que destacar que la Unión ya se ocupa de algunas de estas cuestiones. La interacción entre el 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° 2320/2002⁵ y el Reglamento (CE) n° 216/2008 actual no siempre es clara, sin embargo, incluso en relación con el papel de la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea. La iniciativa propone aclarar el papel de la Unión en este sentido, habida cuenta del hecho que estos aspectos de seguridad están estrechamente relacionados con la seguridad del diseño de las aeronaves y las operaciones de vuelo, ámbitos de los que la Unión ya es responsable en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008.

- **Proporcionalidad**

La proporcionalidad es uno de los principales objetivos de la presente iniciativa, y las medidas destinadas a que el marco regulador actual para la seguridad aérea sea más proporcional son

⁵ DO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

una parte integral del paquete definitivo de medidas políticas propuestas, como se explica en el informe de evaluación de impacto adjunto (capítulo 6.6). Esta iniciativa propone introducir un enfoque basado en riesgos en la regulación de la seguridad aérea, que beneficiaría a todo el sector de la aviación y que está especialmente indicado para regular a las pequeñas y medianas empresas.

- **Elección del instrumento**

La presente propuesta no cambia el tipo de instrumento utilizado. Desde 2002, cuando se adoptó el Reglamento (CE) nº 1592/2002, la seguridad de la aviación civil en la Unión se rige por reglamentos. La Comisión no ve motivo para cambiar este extremo.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, LAS CONSULTAS A LAS PARTES INTERESADAS Y LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* y controles de aptitud de la legislación vigente**

No aplicable

- **Consultas de las partes interesadas**

La Comisión y la Agencia Europea de Seguridad Aérea consultaron a las partes interesadas al mismo tiempo. Las dos consultas fueron complementarias. Asimismo, los servicios de la Comisión celebraron una serie de reuniones con los Estados miembros y partes interesadas de la aviación para complementar las consultas públicas con información adicional. Se ha publicado el [resumen de los resultados de la consulta pública de la Comisión en el sitio web Europa](#). Las principales conclusiones de la consulta pública son las siguientes:

- Existe un sólido consenso sobre el hecho de que la UE ha conseguido un nivel muy alto de seguridad. Más de un 90 % de los participantes estaban de acuerdo o totalmente de acuerdo con la afirmación de que, hoy en día, es seguro viajar en avión en la Unión.
- Al mismo tiempo, se reconoció que, en términos de seguridad, nunca se puede dar la batalla por ganada. Más del 70 % de los Estados miembros y las organizaciones del sector que han contribuido a la encuesta en línea de la Comisión consideran que es necesario reforzar la capacidad de identificar y mitigar riesgos de seguridad.
- Más allá de mantener el rendimiento actual en seguridad, la principal inquietud de los Estados miembros y las partes interesadas es la eficacia y proporcionalidad del sistema en vigor. La gran mayoría de las organizaciones que han contribuido a la encuesta en línea de la Comisión (el 82 %) y, en particular, las pymes, afirman que la reglamentación existente es demasiado minuciosa y prescriptiva y que los niveles actuales de seguridad podrían mantenerse con costes de cumplimiento más bajos (un 83 %). La mayoría de los Estados miembros comparten esta postura.
- Los Estados miembros y el sector tienen la inquietud de que las autoridades de la aviación utilizan actualmente los recursos técnicos de una manera poco eficaz y que algunas autoridades nacionales de aviación carecen de recursos. La mayoría (63 %) de los Estados miembros y de las organizaciones que han respondido a la encuesta en línea de la Comisión consideran que algunas autoridades nacionales de aviación no disponen de recursos financieros o humanos suficientes para desempeñar sus labores de supervisión.

- La industria manufacturera de aeronaves defiende que la Unión desempeñe un papel mucho más activo en promover las normas europeas de seguridad de la aviación civil a escala internacional, incluso en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y manifestó inquietudes por la disponibilidad a largo plazo de recursos en la Agencia Europea de Seguridad Aérea para la certificación de productos.
- El 73 % de las organizaciones que contribuyeron a la encuesta en línea de la Comisión revelaron posibles incoherencias, lagunas y solapamientos en la aplicación de la legislación, en particular a raíz de las diferentes interpretaciones del Derecho por los Estados miembros.

Los agentes sociales de la Unión (tanto representantes de empleadores como representantes de empleados) contribuyeron a las consultas realizadas por la Comisión y la Agencia Europea de Seguridad Aérea. Las organizaciones representantes del personal de aviación manifestaron en particular que el enfoque basado en el rendimiento en la seguridad aérea debería complementar pero no sustituir al sistema actual de reglamentos prescriptivos. Las organizaciones representantes de los empleados también expresaron su inquietud acerca de la disponibilidad futura de los recursos dedicados por los Estados miembros a supervisar la seguridad y manifestaron la necesidad de prestar una atención especial a garantizar un alto nivel de formación y competencia del personal, tanto en las autoridades como en el sector de la aviación en general. Las organizaciones representantes de los pilotos, en particular, expresaron su inquietud acerca del posible impacto negativo en la seguridad provocado por las prácticas de empleo de ciertas líneas aéreas y otros modelos de negocio innovadores.

Por otro lado, las organizaciones representantes de los empleadores llamaron la atención de la Comisión en cuanto a las diferencias en la aplicación del Derecho por parte de los Estados miembros, el exceso de regulación y el uso ineficiente de recursos dedicados a la certificación y a la supervisión. Los empleadores indicaron, en particular, que, si bien el sector de la aviación opera libremente dentro del mercado interior, la supervisión sigue organizándose conforme al principio de responsabilidad individual de cada Estado miembro. La igualdad de condiciones, la normalización y la estabilidad en la puesta en práctica de las normas son particularmente importantes para los empleadores. Algunas de las organizaciones representantes de los empleadores defendieron la creación de una autoridad de aviación civil única para la Unión.

La Comisión está de acuerdo con la mayoría de los resultados de las consultas públicas y ha reflexionado sobre ellos en la formulación de la propuesta actual. La capacidad de la Unión para identificar y mitigar los riesgos de seguridad debe mejorar con las disposiciones de la propuesta relativas a la gestión de la seguridad, el Plan europeo de seguridad aérea y los programas nacionales de seguridad. La introducción de un enfoque basado en riesgos y rendimiento en la reglamentación debe favorecer la elaboración de un marco regulador más proporcionado que tenga más en cuenta las diferencias entre los distintos tipos de actividades aéreas y los riesgos que plantean. Se espera que el marco propuesto para la puesta en común y el intercambio de recursos entre las autoridades nacionales de aviación y la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea aumente la eficacia del uso de los recursos.

Se organizó una consulta pública aparte para las aeronaves no pilotadas, que avaló la necesidad de adoptar medidas urgentes a nivel de la Unión para aprovechar el potencial de las aeronaves no pilotadas. Se confirmó la contribución de estas tecnologías al empleo y al crecimiento. La consulta confirmó la opinión de que toda la gama de aeronaves no pilotadas está preparada para su desarrollo y que la incertidumbre jurídica y tecnológica impide una expansión rápida. Las autorizaciones específicas y la fragmentación constituyen una

verdadera carga. Los encuestados identificaron la seguridad y la privacidad como las inquietudes más importantes que podrían abordarse con un marco regulador apropiado que mantenga normas proporcionales al riesgo y con un papel importante para las autoridades nacionales.

En general se considera que la división actual de competencias entre la Unión y los Estados miembros en materia de regulación de las aeronaves no pilotadas, que se basa en un umbral de 150 kg, está obsoleta. Las normas para las aeronaves no pilotadas deben evolucionar hacia un enfoque centrado en las operaciones, donde el riesgo de una operación específica depende de una serie de factores. Por lo que respecta a los aspectos de seguridad y privacidad de las operaciones de las aeronaves no pilotadas, la consulta no refiere la necesidad de nuevas normas, sino más bien una mejor aplicación de las normas existentes, con una colaboración más estrecha entre las autoridades nacionales de aviación y las autoridades nacionales de protección de datos.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

La Comisión ha solicitado un [dictamen de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, que se presentó el 16 de marzo de 2015](#). El dictamen se basa en más de 6 000 comentarios presentados por los Estados miembros y las partes interesadas, y sugiere una serie de cambios en los distintos ámbitos del reglamento técnico de la aviación, entre otros, la seguridad, la protección, la investigación, la protección del medio ambiente y el uso eficaz de los recursos dentro del sistema europeo de seguridad aérea.

La Comisión también se ha basado en las siguientes experiencias y recomendaciones:

1. Se contrataron dos estudios para respaldar el proceso de evaluación de impacto:
 - El primer estudio analizó la disponibilidad, el uso eficaz y la evolución de los recursos humanos de las autoridades de aviación, así como la financiación del sistema europeo de seguridad aérea (estudio complementario sobre recursos). Este estudio concluyó que el recurso para equilibrar la capacidad de trabajo se ha deteriorado durante los últimos diez años. Por otra parte, según el estudio, los recursos existentes podrían estar mejor distribuidos dentro del sistema. También se identificaron carencias por lo que respecta a las cualificaciones del personal. El estudio argumenta que la combinación de estos aspectos impide a las autoridades de aviación actuar conforme a su potencial. Por último, el estudio concluyó que las diferencias en los métodos de trabajo entre las autoridades nacionales de aviación y las diferencias en la forma en la que estas autoridades se financian afectan a la igualdad de condiciones dentro del mercado común de la aviación.
 - En el segundo estudio, sobre los sistemas de rendimiento y el enfoque basado en el rendimiento, se analizaron las posibilidades de introducir elementos de rendimiento en la gestión de la seguridad de la aviación (estudio complementario sobre rendimiento). Este estudio concluyó que es factible introducir un sistema de seguridad de la aviación civil basado en el rendimiento, pero advirtió contra su rápida introducción por una serie de razones técnicas. Con respecto a introducir un enfoque en la normativa de la seguridad aérea basado en el rendimiento, el estudio concluyó que este enfoque debería repercutir favorablemente en la innovación y la seguridad del sector de la aviación, pero el impacto de este enfoque solo puede describirse en términos cualitativos y depende significativamente de las normas específicas que pasarán de ser prescriptivas a basarse en el rendimiento. Esto hace imposible cuantificar de antemano los beneficios de un enfoque basado en el

rendimiento en la reglamentación de seguridad en el sector de la aviación. Este estudio fue sometido a una evaluación por homólogos realizada por expertos de los Estados miembros y del sector.

2. La Comisión tuvo en cuenta las recomendaciones del [subgrupo sobre el futuro marco regulador de la aviación en la UE](#) creado por el consejo de administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, constituido por directores generales de la aviación civil de catorce países de la UE/AELC, así como por representantes de la AESA y la Comisión⁶. Por último, también se tuvieron en cuenta los resultados de la [evaluación externa independiente realizada con arreglo al artículo 62](#) del Reglamento (CE) n° 216/2008 sobre la aplicación de este Reglamento (evaluación del artículo 62)⁷. En ambas evaluaciones se recomendó, entre otras cosas, que el Reglamento (CE) n° 216/2008 se modificara en una serie de aspectos. El resumen de las recomendaciones realizadas en estas evaluaciones está incluido en el informe de la evaluación de impacto adjunto a esta propuesta.

- **Evaluación de impacto**

Esta propuesta va acompañada de dos informes de evaluación de impacto a los que se puede acceder en [vínculo]. El Informe de evaluación de impacto relativo a la revisión del Reglamento (CE) n° 216/2008 lo ha revisado el Comité de evaluación de impacto, que emitió un dictamen favorable [enlace] el 19 de junio de 2015. El Comité de control reglamentario revisó el Informe de evaluación de impacto sobre el desarrollo seguro de las operaciones de los drones en la UE y emitió un dictamen favorable [enlace] el 5 de noviembre de 2015.

- **Adecuación y simplificación de la reglamentación**

La propuesta excluye las aeronaves tripuladas con un diseño muy sencillo o que operan en un ámbito principalmente local, o bien son de construcción artesanal o de un modelo especialmente raro o solo existe un número de unidades reducido. La iniciativa excluye también los aeródromos que no están abiertos para uso público, que no sirven al transporte aéreo comercial o que no cumplen determinadas características técnicas mínimas relacionadas con el tamaño o el alcance de las operaciones.

Las microempresas y las pymes no están excluidas del alcance de la propuesta, lo mismo que sucede en el contexto del Reglamento (CE) n° 216/2008 en vigor. No obstante, la propuesta presenta un sistema más proporcionado y escalable que permitirá tener más en cuenta las diferencias existentes entre los diferentes tamaños de empresas. La introducción de este sistema escalable es uno de los principales objetivos de la presente propuesta. Más en particular, por lo que respecta a las pymes y a la aviación ligera, una serie de medidas reducirían la carga administrativa de estos sectores y harían que el Reglamento fuera más favorable a los pequeños empresarios. En el ámbito de la aprobación de diseño de las aeronaves, se propone un procedimiento alternativo a la certificación de tipo para las aeronaves ligeras utilizadas en operaciones de bajo riesgo. Los fabricantes de aeronaves ultraligeras, que normalmente están excluidos de las normas UE, también podrían, si quisieran, someter sus productos al Derecho de la Unión Europea, beneficiándose así de la libre circulación en el mercado interior. Los clubes aéreos y las asociaciones de aviación

⁶ Subgrupo del consejo de administración de la AESA, «Informe final» (2015), <http://easa.europa.eu/the-agency/governance/management-board/meetings/mb-032014>

⁷ Evaluación del artículo 62, Informe final (2013), <http://easa.europa.eu/system/files/dfu/Article%2062%20Report.pdf>.

ligera especializadas podrían actuar (en el marco de condiciones establecidas) como organismos cualificados en representación de las autoridades nacionales de aviación.

La propuesta también facilitará el intercambio electrónico de información y la futura introducción de tecnologías digitales. La Comisión propone, en particular, el establecimiento de un archivo electrónico de información pertinente para actividades de certificación, supervisión y ejecución al que tendrían acceso todas las autoridades de la aviación de los Estados miembros y la AESA. Parte de la información recabada en el archivo también se pondrá a disposición del público en general. Se propone que la Agencia esté facultada para suscribir acuerdos con empresas o asociaciones de empresas a efectos de recopilación, intercambio y análisis de datos, lo que preparará el terreno para la introducción de tecnologías de datos masivos en análisis sobre seguridad aérea.

- **Derechos fundamentales**

La presente propuesta no tiene consecuencias directas en la protección de los derechos fundamentales, salvo por los artículos particulares relativos a las operaciones de aeronaves no pilotadas. Las normas elaboradas para la utilización segura de las aeronaves no pilotadas contribuirán a una aplicación más efectiva de las reglas existentes en materia de privacidad y protección de datos. Asimismo, el requisito de seguridad de dotar a las aeronaves no pilotadas de un dispositivo de identificación, como un chip de identificación electrónico, ayudará a detectar a aquellas personas que incumplían las normas en materia de privacidad y protección de datos.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta tiene repercusiones presupuestarias en relación con el presupuesto de la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea asignado en la rúbrica 06 02 02 del presupuesto de la Unión, según se explica en mayor detalle en la ficha financiera legislativa.

La propuesta introduce una serie de tareas nuevas para la Agencia con consecuencias para su necesidad de puestos financiados con la contribución de la Unión. Las solicitudes adicionales de personal guardan relación principalmente con 1) la coordinación a escala de la UE de la recopilación, el intercambio y el análisis de datos e información (conocido como «datos masivos»), 2) la creación y gestión de un archivo de la Unión de información pertinente a efectos de certificación, supervisión y ejecución, 3) nuevas tareas relacionadas con la elaboración y ejecución en los ámbitos de la asistencia en tierra, el medio ambiente y la seguridad, así como 4) la creación de un marco para la transferencia de responsabilidades dentro del sistema europeo de seguridad aérea con la intención de mejorar el uso de los recursos disponibles en toda la Unión.

Los recursos humanos necesarios se cubrirán parcialmente recolocando al personal actual, a fin de reducir la necesidad de la Agencia de contratar a más personal financiado con el presupuesto relacionado con la contribución de la Unión para cinco puestos y cuatro agentes contractuales.

En el anexo X del informe de la evaluación de impacto se presenta una propuesta, basada en los derechos de retribución abonados por las labores de la autoridad relacionadas con la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea (GTA/SNA) por Eurocontrol a la Agencia, sin aumentar los costes para los operadores. Si la Agencia pudiera financiar con esos ingresos sus actividades relacionadas con las labores de la autoridad sobre gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, su presupuesto asociado a la aportación de la Unión estaría disponible para financiar más puestos. La propuesta de Reglamento, por lo

tanto, establece tarifas de ruta como una fuente de ingresos de la Agencia en el artículo 109, apartado 1, letra f). La atribución de tarifas de ruta a la AESA requeriría además una modificación del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea.

Por otra parte, la propuesta tiene por objeto introducir un mecanismo que permita ajustar mejor a las necesidades identificadas los niveles de personal de la Agencia financiados con cargo al presupuesto relacionado con tasas e ingresos.

En este contexto, es importante destacar que la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea es un organismo de la Unión autofinanciado parcialmente con tasas e ingresos. La contribución de la UE, sumada a las contribuciones de terceros países, constituye en torno a un tercio de su presupuesto, mientras que los otros dos tercios se cubren con la recaudación de tasas e ingresos del sector por certificaciones y otros servicios. El presupuesto de la contribución de la UE es distinto del presupuesto de tasas e ingresos, y el sistema de contabilidad de la Agencia distingue estrictamente entre las actividades relacionadas con la contribución de la UE y las actividades relacionadas con las tasas y los ingresos, evitando así cualquier financiación transversal. En el caso de esta Agencia, la contribución de la Unión no constituye una contribución «equilibrada», como ocurre en el caso de otros organismos autofinanciados parcialmente, según la decisión del legislador de que las tasas y los otros ingresos deben reflejar costes reales.

La Comisión propone estudiar la posibilidad de introducir más flexibilidad a la hora de ajustar la plantilla de personal de la Agencia relacionada con tasas e ingresos a la industria por servicios de certificación y otros, tomando como base las fluctuaciones de la demanda de estos servicios en el sector. Esta flexibilidad debería, no obstante, estar supeditada al desarrollo de indicadores sólidos que midan la carga de trabajo y la eficiencia de la Agencia. Todo ello con el fin de garantizar que la mayor flexibilidad no suponga una carga adicional para la industria. Estos indicadores podrían tener en cuenta elementos como los plazos promedios de las actividades de certificación, el tiempo de respuesta a las solicitudes de la industria, el esfuerzo medio por certificado y el ratio de los costes generales sobre los costes totales de la actividad. En caso de que la demanda se reduzca, la Agencia debe ajustar a la baja los niveles de personal financiados con tasas. Esta reducción necesaria del personal se conseguiría recurriendo a contratos de duración determinada y a una rotación natural en los puestos sustentada en una buena planificación de las tareas futuras.

Hay una serie de factores que pueden afectar a la necesidad de personal financiado por tasas. Algunos factores que pueden influir en la demanda del mercado en los próximos cinco años son:

- La demanda de aeronaves nuevas, especialmente en Asia-Pacífico, donde se espera que la flota se multiplique por tres. Esta demanda se satisfará parcialmente con nuevos tipos producidos por fabricantes de estas regiones, que también estarán sujetos al proceso de certificación de la AESA.
- Se espera que el tránsito global aumente a un ritmo anual del 3 %, lo que repercutirá directamente en las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la Agencia (supervisión crítica de seguridad), ya que el trabajo por certificado de tipo es directamente proporcional al uso del tipo que realicen las compañías aéreas.
- Las nuevas tecnologías, como el desarrollo de aeronaves no pilotadas, aeronaves eléctricas o nueva tecnología para dirigibles.

Algunos factores que pueden afectar al desarrollo de nuevas tareas en la Agencia son:

- Proyecto de datos masivos
- Transferencia de responsabilidades de los Estados miembros a la Agencia según los artículos 53, 54 y 55 propuestos en virtud de un sistema financiado por tasas.
- Las amenazas a la seguridad, incluida la ciberseguridad, están aumentando y esto podría exigir la adopción de nuevos enfoques de certificación.

La Comisión pretende debatir las ventajas de introducir un nuevo modelo de flexibilidad para dar respuesta a las fluctuaciones en la carga de trabajo del sector, garantizando a la vez la eficiencia mediante el uso de indicadores, con el Parlamento Europeo y el Consejo en el contexto del Grupo de trabajo interinstitucional (IIWG) sobre los recursos de las agencias descentralizadas, cuya próxima reunión está inicialmente prevista para marzo de 2016.

En paralelo, en colaboración con la Agencia, la Comisión seguirá trabajando sobre una serie de indicadores para medir la carga de trabajo y la eficiencia de la Agencia en relación con las tasas e ingresos con el fin de establecer en detalle el funcionamiento práctico de un sistema de flexibilidad para los puestos asociados a tasas e ingresos, y qué impacto tendría en la plantilla de personal de la Agencia.

El requisito de disponer de mayor flexibilidad para ajustar los niveles de personal en puestos asociados a tasas e ingresos está estrechamente relacionado con la prioridad de la Comisión de impulsar el empleo, el crecimiento y la inversión. Por lo que respecta a las actividades financiadas con cargo a tasas e ingresos, la industria espera recibir una respuesta oportuna y orientada al mercado a sus necesidades consideradas esenciales para la competitividad de la industria europea de la aviación.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de aplicación y disposiciones sobre seguimiento, evaluación e información**

El marco de seguimiento, evaluación e información para la presente iniciativa se describe en el capítulo 7 del informe adjunto de la evaluación de impacto. Ya existen amplios mecanismos de supervisión y evaluación que pueden utilizarse, por el hecho de que, en el ámbito de la seguridad aérea, la supervisión del rendimiento es un elemento integral del marco regulador de la Unión. La eficacia de la medida propuesta, una vez adoptada, quedará sujeta a una evaluación obligatoria cada cinco años, según se contempla también en el Reglamento (CE) nº 216/2008 en vigor.

- **Documentos explicativos (en el caso de las directivas)**

No aplicable

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

La totalidad del texto de la propuesta de Reglamento ha sido objeto de una exhaustiva comprobación sobre calidad legislativa, a la vista de la cual la Comisión propone una nueva estructura más clara para el Reglamento y un lenguaje normalizado, en particular en el capítulo III, que trata los distintos ámbitos de la aviación civil.

Todas las disposiciones relativas a actividades de las autoridades nacionales competentes y de la Agencia en relación con el ejercicio de sus tareas de certificación, supervisión y ejecución ahora se concentran en el capítulo IV. El capítulo III de la propuesta de Reglamento contiene exclusivamente disposiciones que son aplicables a las personas jurídicas y físicas que están

sujetas a las disposiciones del Reglamento (es decir, pilotos, organizaciones responsables de la fabricación de aeronaves, explotadores de aeródromos, etc.).

Capítulo I: Principios

Artículo 1: Se añaden objetivos y recursos adicionales para alcanzar estos objetivos a la propuesta de Reglamento, en comparación con el Reglamento (CE) nº 216/2008 actual.

Artículo 2: Este artículo es una fusión de los artículos 1 y 4 del Reglamento (CE) nº 216/2008. El texto se ha simplificado. El cambio principal es la introducción de la posibilidad de que los Estados miembros apliquen determinadas disposiciones del nuevo Reglamento a las actividades realizadas y los servicios prestados por aeronaves estatales, como las actividades o servicios de aduanas, policiales, búsqueda y rescate, incendios, guardacostas o afines, así como a la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea que desempeñan las fuerzas militares. La opción de participación es modular, lo que significa que, por ejemplo, un Estado miembro puede utilizarla para una o varias actividades o servicios relacionados. Compete al Estado miembro afectado decidir en qué dominios del reglamento de la aviación (aeronavegabilidad, tripulación, operaciones, etc.) desea utilizar la opción de participación. Si un Estado miembro utiliza la opción de participación para una actividad, tendrá que cumplir las disposiciones pertinentes del nuevo Reglamento y los actos adoptados sobre esa base. Los Estados miembros también podrán decidir en cualquier momento detener la aplicación de las disposiciones del Reglamento a las aeronaves del Estado o a la gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea prestados por el ejército, siempre que se prevea un periodo de transición adecuado.

Asimismo, se ha revisado la lista de aeronaves excluidas del objeto del Reglamento (aeronaves del anexo I) (por ejemplo, se han añadido aeronaves pequeñas con motores eléctricos). También se propone autorizar a la Comisión para que adapte, mediante un acto delegado, los límites de peso y otros criterios técnicos de aeronaves a que se hace referencia en el anexo I. Por último, se propone que los fabricantes de aeronaves a que se hace referencia en el anexo I puedan decidir tener tipos individuales de dichas aeronaves regulados conforme a las disposiciones del Reglamento. Esta opción de participación se ha diseñado especialmente para las aeronaves que se fabrican en serie y que podrían beneficiarse de la libre circulación en el mercado único y de requisitos comunes.

En todos los casos, estas posibilidades de participación y exclusión voluntaria están sujetas a determinadas condiciones, incluida una decisión previa de la Comisión, destinada a garantizar, en particular, la correcta aplicación del nuevo Reglamento, el cumplimiento de los objetivos previstos en su artículo 1 y la transparencia y seguridad jurídica de todas las partes implicadas.

Artículo 3: Se modifican varias definiciones y se añaden nuevas definiciones según lo requerido por los cambios en las disposiciones materiales de la propuesta de Reglamento. Las definiciones de «aeronave propulsada compleja» y de «operación comercial» se han eliminado de conformidad con el enfoque basado en riesgos. Los criterios específicos a los que se refieren estas definiciones pueden establecerse mejor en los actos delegados. Se han añadido disposiciones transitorias al final de la propuesta de Reglamento (artículo 126) para garantizar una transición ordenada cuando se haya modificado o eliminado una definición.

Artículo 4: Se ha añadido un nuevo artículo con principios básicos, en comparación con el Reglamento (CE) nº 216/2008. En particular, se introduce el principio de proporcionalidad,

que refleja asimismo la postura adoptada por el Consejo en relación con la iniciativa SESII+ propuesta anteriormente por la Comisión, y los criterios que deben tenerse en cuenta a la hora de realizar evaluaciones de riesgos que den lugar a la formulación y puesta en práctica de las medidas adoptadas en virtud del nuevo Reglamento.

Capítulo II: Gestión de la seguridad aérea

Artículos 5-8: Se introduce un nuevo capítulo para abordar la gestión de la seguridad que requiere la adopción del Programa europeo de seguridad aérea y del Plan europeo de seguridad aérea, y transpone las prácticas recomendadas y las normas del anexo 19 de la OACI relacionadas con los programas nacionales de seguridad. El artículo 6, relativo al Plan europeo de seguridad aérea, introduce el concepto de nivel aceptable de rendimiento de seguridad a nivel de la Unión. La introducción de este concepto no resulta, sin embargo, en el establecimiento de ningún objetivo de seguridad vinculante para la Unión o para sus Estados miembros.

Capítulo III: Requisitos esenciales

Artículos 9-18: Las disposiciones del Reglamento (CE) n° 216/2008 relativas a la aeronavegabilidad se han revisado teniendo en cuenta la experiencia existente y para reflejar el nuevo concepto de equipos no instalados. El alcance de las disposiciones relativas a la certificación de aeronavegabilidad también se hace extensivo a la compatibilidad medioambiental de los productos aeronáuticos. Las normas medioambientales de los productos deben seguir basándose en el anexo 16 de la OACI, pero la Unión ahora dispondría de flexibilidad para adaptar las normas de la OACI a sus necesidades específicas, como ya es el caso para la seguridad. Por último, para las operaciones de bajo riesgo, se propone la posibilidad de evaluar la aeronavegabilidad y la compatibilidad medioambiental del diseño de los productos y componentes sin necesidad de expedir un certificado. Esta posibilidad podría ponerse en práctica en particular para algunas aeronaves utilizadas en el sector de la aviación general. También se espera que los fabricantes de las aeronaves enumeradas en el anexo I del Reglamento utilicen esta flexibilidad para optar por atenerse al sistema regulador de la Unión en virtud del artículo 2.

La compatibilidad medioambiental de productos, según lo previsto en el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 216/2008, ahora también se aborda en los artículos 9-18 de la propuesta de Reglamento (aeronavegabilidad y protección del medio ambiente). También se han añadido nuevas disposiciones sobre protección del medio ambiente en el artículo 75.

Artículos 19-25: El artículo 7 del Reglamento (CE) n° 216/2008 se ha reestructurado en los artículos 19 a 25. El ámbito de aplicación de los artículos se hace extensivo a la tripulación de cabina de pasajeros, y las disposiciones pertinentes sobre la tripulación de cabina de pasajeros pasan del artículo 10 del Reglamento (CE) n° 216/2008 a esta sección. El texto sobre la licencia de piloto de recreo se ha simplificado y el texto relativo a los facultativos de medicina general pasa al capítulo IV que trata de las actividades de certificación.

Artículos 26-28: El artículo 8 del Reglamento (CE) n° 216/2008 se ha reestructurado en los artículos 26-28. El requisito de certificación ahora se limita a las operaciones de transporte aéreo comerciales. Otros tipos de operaciones que deben estar sujetas a certificación o a un requisito de declaración se definirán en los actos delegados en función de una evaluación de riesgo.

Artículos 29-34: El artículo 8 *bis* del Reglamento (CE) n° 216/2008 se ha reestructurado en los artículos 29-34. Se han añadido los servicios de asistencia en tierra al alcance de esta sección. También se propone que los proveedores de servicios de dirección en la plataforma puedan declarar su cumplimiento con los requisitos aplicables en lugar de estar certificados.

Artículos 35-39: El artículo 8 *ter* del Reglamento (CE) n° 216/2008 se ha reestructurado en los artículos 35-39. El texto se basa en el compromiso alcanzado en el Consejo sobre la iniciativa SES II+. En particular, se han añadido las disposiciones relativas a las declaraciones de las organizaciones implicadas en el diseño, la fabricación y el mantenimiento de componentes y sistemas GTA/SNA.

Artículo 40-44: El artículo 8 *quater* del Reglamento (CE) n° 216/2008 se ha reestructurado en los artículos 40-44. La esencia de las disposiciones no ha cambiado en comparación con el Reglamento (CE) n° 216/2008.

Artículos 45-47: Estos artículos crean la base jurídica para establecer más normas detalladas sobre las aeronaves no pilotadas, a la vista del alcance ampliado de la propuesta de Reglamento.

En particular:

El artículo 45 se refiere al anexo IX, que contiene los requisitos esenciales sobre el diseño, la producción, la explotación y el mantenimiento de aeronaves no pilotadas que deben cumplirse para garantizar operaciones seguras.

El artículo 46 describe los distintos medios disponibles para demostrar que se cumplen los requisitos esenciales. Dado que las aeronaves no pilotadas pueden llevar a cabo operaciones que eran imposibles con aeronaves tripuladas, el abanico de riesgos asociados a las operaciones de aeronaves no pilotadas es muy amplio y abarca desde las operaciones de alto riesgo tradicionales similares a los «riesgos de aviación tripulada» hasta un riesgo muy bajo. Para que las reglas y los procedimientos sigan siendo proporcionales al riesgo de la operación, es necesario avanzar hacia un enfoque basado en las operaciones que evalúe el riesgo exacto de una operación o de un tipo de operaciones.

Para las aeronaves no pilotadas fabricadas en serie que plantean un riesgo bajo, se propone utilizar los mecanismos de vigilancia del mercado existentes, según se rige por el Reglamento (CE) n° 765/2008 y la Decisión 768/2008, que están específicamente diseñados para la producción y comercialización de este tipo de productos. Sin embargo, incluso en este caso, las autoridades de aviación siguen participando indirectamente, dado que las limitaciones de capacidad operativa que se impondrían (por ejemplo, que la aeronave no pilotada no vuele más alto de, por ejemplo, 50 m para mantener los riesgos bajos) tendrán que desprenderse directamente de los requisitos de la aviación tradicional. Si bien la Agencia no sería responsable de la supervisión de los mecanismos de vigilancia del mercado, la Comisión siempre está facultada para comprobar si los Estados miembros cumplen sus responsabilidades. Asimismo, el mecanismo de vigilancia del mercado se basa en las reclamaciones justificadas de ciudadanos o los compromisos para detectar productos no conformes. Los resultados de no conformidad de un Estado miembro en particular se comunicarán entonces a todo el mercado común.

Artículos 48-50: El artículo 9 del Reglamento (CE) n° 216/2008 se ha reestructurado en los artículos 48-50. El requisito de autorización ahora se limita a los operadores de terceros países dedicados al transporte aéreo comercial. Otras categorías de operaciones de terceros países

que deben estar sujetas a autorización o a un requisito de declaración se definirán en los actos delegados en función de una evaluación de riesgo. También se ha aclarado, en línea con la práctica actual, que el requisito de autorización para los operadores de terceros países no es aplicable a los sobrevuelos.

Capítulo IV: Sistema conjunto de supervisión y ejecución

Artículo 51: Todas las disposiciones del actual Reglamento (CE) nº 216/2008 relativas a las tareas de certificación, supervisión y ejecución de las autoridades nacionales competentes y de la Agencia se han concentrado en este artículo. Asimismo, se propone una base jurídica clara para permitir a la Comisión adoptar, mediante actos delegados, requisitos por lo que respecta a los sistemas de gestión de autoridades, cualificación de inspectores, condiciones para llevar a cabo las inspecciones y otras actividades de supervisión, inspecciones en pista e inmovilización en tierra de aeronaves en caso de incumplimiento.

Artículos 52-54: Se ha añadido una serie de nuevas disposiciones en comparación con el Reglamento (CE) nº 216/2008, relativas a la cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros, la Comisión y la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea por lo que respecta a certificación, supervisión y ejecución. Se introduce un mecanismo para la puesta en común y el intercambio de inspectores aéreos y de otros expertos, junto con un mecanismo de financiación específico para ayudar a los Estados miembros en el ámbito de la supervisión colaborativa. Además, la posibilidad de transferir responsabilidades de los Estados miembros a la Agencia (que hoy en día es posible para las instalaciones de producción y los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento) se amplía a todos los tipos de actividades. Asimismo, se introduce un marco para transferir responsabilidades entre los Estados miembros. El artículo 54 establece la posibilidad de que las organizaciones que operen a nivel multinacional opten por la Agencia como su autoridad competente. La mayoría de las medidas propuestas en estos artículos son de carácter voluntario.

Artículo 55: Se propone una disposición nueva para mitigar las posibles deficiencias sistémicas en la supervisión de la seguridad detectadas a escala de los Estados miembros. Este mecanismo de supervisión de emergencia debe utilizarse como una medida temporal de último recurso, y se propone su activación y desactivación mediante una decisión adoptada por la Comisión en base a criterios claros establecidos en Derecho.

Artículo 56: Se añaden las declaraciones al alcance de esta disposición.

Artículo 57: A este artículo se añade la posibilidad de aceptar certificados extranjeros y documentos similares conforme a las condiciones especificadas en actos delegados. Asimismo, se propone eliminar las disposiciones del actual Reglamento (CE) nº 216/2008 relativas a los acuerdos bilaterales nacionales sobre seguridad aérea.

Artículo 58: Se aclaran las disposiciones sobre la acreditación de organismos cualificados. Se propone conceder a los organismos cualificados la facultad de expedir, revocar y suspender certificados en nombre de la Agencia o la autoridad nacional competente. Se introduce el principio de reconocimiento de las acreditaciones de organismos cualificados. Esto se establece sin perjuicio de los derechos de los Estados miembros para decidir a qué organismos cualificados desean asignar las tareas de certificación y supervisión. También se propone que los Estados miembros puedan acreditar a un organismo cualificado de manera conjunta.

Artículos 59 y 60: El artículo 14 del Reglamento (CE) nº 216/2008 se ha dividido en dos artículos independientes. El artículo 59 aborda las medidas urgentes, mientras que el artículo

60 trata las medidas sobre flexibilidad. En línea con el enfoque basado en riesgos, se propone que la Agencia y la Comisión evalúen únicamente aquellas medidas que tienen una duración superior a una temporada aeronáutica de la compañía aérea (ocho meses).

Artículos 61-63: Estos artículos se refieren a información, incluidos datos, pertinente para la puesta en práctica de la propuesta de nuevo Reglamento. Los nuevos elementos se refieren al papel de la Agencia para coordinar la recopilación, intercambio y análisis de información a nivel de la Unión. Las disposiciones sobre la protección de la información y fuentes de información se han adaptado al Reglamento (UE) n° 376/2014, relativo a la notificación de sucesos. Se crea una base jurídica para un nuevo archivo de información pertinente para actividades de certificación, supervisión y ejecución, cuya gestión será competencia de la Agencia. Se propone que los Estados miembros también utilicen este archivo para intercambiar información sobre la aptitud física de los pilotos.

Capítulo V: La Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea

Artículos 64-65: En el artículo 64 se añaden tres nuevas funciones de la Agencia (asistencia a las autoridades nacionales competentes, apoyo a la Comisión en la puesta en práctica de sistemas de rendimiento de la aviación y cooperación con otros órganos de la Unión, como la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas o la Agencia Europea de Defensa sobre temas técnicos relacionados con la aviación civil). Los artículos 18 y 19 del Reglamento (CE) n° 216/2008 se han fusionado en el artículo 65.

Artículos 66-67: Estos artículos se han adaptado a los cambios realizados en las secciones I y II del capítulo III de la propuesta de Reglamento. La responsabilidad de la Agencia de aprobar organizaciones no establecidas en la Unión se ha limitado a las organizaciones ubicadas fuera del territorio que son responsabilidad de un Estado miembro en virtud del Convenio de Chicago. Esto aclara la cuestión de la autoridad competente para la aprobación de organizaciones ubicadas en territorios y países de ultramar de los Estados miembros. También se han hecho cambios, en base a la experiencia adquirida, por lo que respecta a la responsabilidad de la Agencia para aprobar los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento.

Artículo 22 del Reglamento (CE) n° 216/2008. Sus disposiciones en cuanto a las limitaciones del tiempo de vuelo se han añadido al artículo 28, apartado 1, letra f), y al artículo 65, apartado 7, si bien sus disposiciones en cuanto a las medidas a adoptar por la Agencia en caso de urgencia se han pasado al artículo 65, apartado 6.

Artículo 68: Los cambios se basan en gran medida en el compromiso alcanzado en el Consejo sobre la iniciativa SES II+. En particular, este artículo refleja el concepto de declaraciones de conformidad. A efectos de claridad, este artículo propone una nueva estructura, en la que el apartado 1 se refiere a las organizaciones y el apartado 2 a sistemas y componentes. Por lo que respecta a los sistemas y componentes, la competencia de la Agencia está condicionada: la Agencia será responsable de la certificación de sistemas y componentes solo si los actos delegados adoptados por la Comisión lo establecen así.

Artículo 69: Se limita la responsabilidad de la Agencia de aprobar organizaciones extranjeras a las organizaciones ubicadas fuera del territorio que son responsabilidad de un Estado miembro en virtud del Convenio de Chicago. Esto aclara la cuestión de la autoridad competente para la aprobación de organizaciones ubicadas en territorios y países de ultramar de los Estados miembros.

Artículo 70: En comparación con las disposiciones correspondientes del Reglamento (CE) nº 216/2008, se ha añadido un nuevo apartado en relación con la ayuda que la Agencia presta a la Comisión para poner en práctica el Reglamento (CE) nº 2111/2005.

Artículo 71: Esta disposición corresponde al artículo 55 del Reglamento (CE) nº 216/2008. Se ha actualizado el lenguaje de este artículo para reflejar el último enfoque de la Comisión sobre las investigaciones llevadas a cabo por instituciones y órganos de la Unión en los territorios de los Estados miembros. En particular, se ha aclarado además que las facultades en materia de investigación de la Agencia deben ejercerse en cumplimiento de las disposiciones aplicables del Derecho nacional del Estado miembro en el que se realice la investigación.

Artículo 72: Este artículo se ha adaptado en base a la experiencia de la puesta en práctica hasta la fecha. En particular, se aclara que deberán imponerse multas solo cuando otras medidas ejecutivas resulten inadecuadas o desproporcionadas.

Artículo 73: Los artículos 24 y 54 del Reglamento (CE) nº 216/2008 se han fusionado en este artículo. Se ha actualizado el lenguaje de este artículo para reflejar el último enfoque de la Comisión sobre las investigaciones llevadas a cabo por instituciones y órganos de la UE en los territorios de los Estados miembros. En particular, se aclara además que las facultades en materia de investigación de la Agencia deben ejercerse en cumplimiento de las disposiciones aplicables del Derecho nacional del Estado miembro en el que se realice la investigación. Asimismo, se ha añadido una disposición por la que se obliga a la Agencia a incluir en su Informe anual sobre seguridad un resumen con información sobre la aplicación por parte de cada Estado miembro de las disposiciones del nuevo Reglamento y de las reglas detalladas adoptadas en base a las mismas.

Artículo 74: El artículo existente se ha ampliado para imponer que la Agencia ayude a la Comisión a identificar los principales temas de investigación relacionados con los ámbitos contemplados en el Reglamento. A la Agencia también se le concede una función de apoyo en la preparación y la aplicación de los programas de investigación de la Unión Europea. Asimismo, el artículo brinda a la Agencia la posibilidad de participar en proyectos de investigación dentro de sus competencias conforme a las subvenciones *ad hoc* concedidas en el contexto del Programa Marco de Investigación e Innovación de la Unión o de otros programas de financiación.

Artículo 75: Se ha añadido un artículo nuevo para tratar la protección del medio ambiente en el campo de la aviación civil. Si bien no se amplía el alcance actual de la intervención de la Unión, este artículo se centra en las relaciones de interdependencia que pueden existir entre las medidas medioambientales (por ejemplo, prohibir determinadas sustancias químicas) y otros dominios técnicos de la reglamentación del ámbito de la aviación. También se exige a la Agencia que ayude a la Comisión a definir y coordinar las políticas de protección del medio ambiente en la aviación, y se crea una base jurídica para que la Agencia publique un informe sobre medio ambiente en la aviación cada tres años.

Artículo 76: Se ha añadido un artículo nuevo para abordar los aspectos técnicos de la seguridad aérea vinculados directamente con la seguridad. El artículo trata, en primer lugar, las relaciones de interdependencia que pueden existir entre las medidas de seguridad aérea (por ejemplo, sistemas de bloqueo de puertas de la cabina) y la seguridad aérea. El artículo también ofrece la posibilidad a la Comisión de basarse en la experiencia de la Agencia para aplicar el Reglamento (CE) nº 300/008. Por último, el artículo propone establecer un proceso

que permita a la Agencia adoptar medidas dentro del alcance de sus competencias, como directivas sobre aeronavegabilidad o boletines informativos sobre seguridad, a fin de proteger la aviación civil de actos de interferencia ilícita. Propone que la Agencia adopte tales medidas en consenso con la Comisión y previa consulta a los Estados miembros. Antes de respaldar la medida prevista por la Agencia, la Comisión podría pedir la opinión del comité de seguridad de la aviación establecido en el marco del Reglamento (CE) n° 300/2008.

Artículo 77: Las nuevas disposiciones de este artículo, en el apartado 4, proponen crear un archivo de información sobre las diferencias entre los procedimientos recomendados y las normas de la OACI, por una parte, y las disposiciones de esta propuesta de Reglamento y de los actos delegados y de ejecución que deben adoptarse en base a los mismos, por otra parte. En el apartado 5 se propone una disposición relativa a la colaboración de la Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes a través de una red de expertos. Por último, en el apartado 6 se aclara la posibilidad de que la Agencia coopere con terceros países a nivel técnico y les ayude en el marco de subvenciones *ad hoc*.

Artículos 78-80: Estos tres nuevos artículos se proponen en relación con el papel de la Agencia en la gestión de crisis, oferta de formación en el ámbito de la aviación y la puesta en práctica del Cielo Único Europeo.

Artículos: 81-103: Los cambios propuestos respecto del Reglamento (CE) n° 216/2008 reflejan la experiencia adquirida hasta la fecha y las cláusulas tipo para las agencias de la Unión introducidas en el «Enfoque común sobre las agencias descentralizadas» de 2012. En particular, se propone crear un comité ejecutivo que ayude al consejo de administración de la Agencia. El establecimiento de oficinas locales ahora depende de la aprobación de la Comisión, el consejo de administración y el Estado miembro implicado. Se han aclarado las normas para la sala de recursos.

Artículos 104-105: Se han revisado las disposiciones sobre los métodos de trabajo de la Agencia teniendo en cuenta la experiencia existente.

Artículos 106-108: Los cambios propuestos respecto del Reglamento (CE) n° 216/2008 reflejan la experiencia adquirida hasta la fecha y las cláusulas tipo para las agencias de la Unión introducidas sobre la base del «Enfoque común sobre las agencias descentralizadas» de 2012, así como el Reglamento Delegado (UE) n° 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° 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸. Además, se han simplificado las disposiciones sobre traducción de documentos por parte de la Agencia (la traducción se realizará teniendo en cuenta la pertinencia del documento a efectos de seguridad).

Artículos 109-114: Los cambios propuestos respecto del Reglamento (CE) n° 216/2008 reflejan la experiencia adquirida hasta la fecha y las cláusulas tipo para las agencias de la Unión introducidas sobre la base del «Enfoque común sobre las agencias descentralizadas» de 2012, así como el Reglamento Delegado (UE) n° 1271/2013 de la Comisión. Asimismo, en el artículo 109, apartado 1, se propone autorizar a la Agencia para recibir subvenciones *ad hoc* mediante la introducción de las subvenciones como una fuente de ingresos adicional de la Agencia. Los derechos de navegación aérea por las tareas de las autoridades relacionadas con

⁸ DO L 328 de 7.12.2013, p. 42.

la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea se identifican como una fuente adicional de ingresos. Estas dos fuentes adicionales de financiación y la posibilidad de ajustar los niveles de personal financiados con tasas e ingresos conforme a la demanda de mercado también fueron elementos sugeridos por el Parlamento Europeo en el contexto del debate de la iniciativa SES II+ de la Comisión. El artículo 109, apartado 5, establece que la Agencia debe disponer de un plan de personal y una gestión de recursos relacionados con las tasas y otros ingresos que le permitan dar una respuesta rápida a la fluctuación de ingresos obtenidos de tasas e ingresos. Esto debe leerse en conjunción con el artículo 109, apartado 6, que establece que el proyecto de plantilla de personal por lo que respecta al personal de la Agencia financiado con tasas e ingresos propuesto por la Agencia en función de indicadores de carga de trabajo y de eficiencia, refleja los recursos necesarios para satisfacer la demanda de la industria de servicios de certificación y otros de una manera eficiente y oportuna, contribuyendo así a la competitividad del sector de la aviación europeo. Este enfoque debería aplicarse asimismo a posibles transferencias de responsabilidades de los Estados miembros a la Agencia según se proponen en los artículos 53 a 55. Por último, también deben tenerse en cuenta los recursos necesarios para satisfacer la demanda del mercado en la preparación del proyecto de presupuesto general.

Artículo 115: El artículo se ha modificado para describir de una forma más clara qué actividades deben financiarse con tasas y otros ingresos. Asimismo, en el artículo se aclara que habrá que adaptar las tasas y los otros ingresos cuando los resultados presupuestarios negativos o positivos importantes sean recurrentes.

Capítulo VI: Disposiciones finales

Artículos 116-117: Estas disposiciones se refieren a las facultades de la Comisión para adoptar los actos delegados y de ejecución que sean necesarios en virtud del nuevo Reglamento y establecen las condiciones para el ejercicio de esta delegación.

Artículo 118: El artículo se ha modificado para aclarar la participación de terceros países europeos en el trabajo de la Agencia, así como el papel de la Agencia en el establecimiento de acuerdos de trabajo con estos países.

Artículo 119: Se trata de un nuevo artículo derivado del «Enfoque común sobre las agencias descentralizadas» de 2012 que establece el requisito de celebrar un acuerdo de sede entre la Agencia y el Estado miembro de acogida.

Artículo 120: Este artículo se refiere a las sanciones previstas por los Estados miembros por el incumplimiento de normas y corresponde al artículo 68 del Reglamento (CE) nº 216/2008.

Artículo 121: Este artículo establece las reglas aplicables al tratamiento de datos personales.

Artículo 122: Este artículo deroga el Reglamento (CE) nº 216/2008 en vigor.

Artículo 123: Este artículo introduce modificaciones al Reglamento (CE) nº 1008/2008 que resultan necesarias para permitir las transferencias de competencias en relación con los certificados de operadores aéreo (COA) entre un Estado miembro y la Agencia, así como entre los Estados miembros. Asimismo, se propone eliminar el requisito de la aprobación previa de acuerdos de arrendamiento con tripulación en los que no participen operadores de terceros países. Por último, la modificación aclara que una aeronave utilizada por una compañía aérea de la Unión también puede matricularse en un tercer país en caso de un arrendamiento sin tripulación.

Artículo 124: Este artículo introduce modificaciones a las normas de la Unión sobre la investigación de accidentes previstas en el Reglamento (CE) nº 996/2010, para evitar que los organismos competentes tengan que iniciar una investigación de accidentes completa en el caso de accidentes ocasionados entre aeronaves no pilotadas pequeñas, que no tendrían implicaciones a escala del sistema.

Artículo 125: Este artículo modifica las reglas de la Unión en materia de notificación de sucesos según lo previsto en el Reglamento (UE) nº 376/2014 para impedir que los sucesos con aeronaves no pilotadas pequeñas cuyo impacto en la seguridad del sistema de aviación sea despreciable suponga un cuello de botella para las líneas de notificación de sucesos.

Artículo 126: Este artículo prevé acuerdos provisionales en relación con las definiciones que se van a eliminar del Reglamento o que se van a modificar según la presente propuesta de Reglamento, pero que se analizan en los reglamentos de ejecución adoptados en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008.

Anexo I: Se propone añadir al alcance del anexo las aeronaves eléctricas ligeras (el cambio del sistema de propulsión y la incorporación de baterías aumenta la masa de la aeronave para un tipo de aeronave equivalente). También se propone excluir del alcance del nuevo Reglamento los globos pequeños de aire caliente para un solo ocupante, así como ajustar los límites de peso de los planeadores. Las aeronaves no pilotadas se han pasado al anexo IX.

Anexo II: El cambio principal respecto del Reglamento (CE) nº 216/2008 atañe a la aclaración de que los aspectos sobre ciberseguridad deben tenerse en cuenta en el diseño de la aeronave (1.3.5). Asimismo, se refleja la experiencia obtenida a través de la ejecución práctica de dicho Reglamento y se introduce el concepto de equipos no instalados (incluidos los requisitos esenciales de los equipos no instalados).

Anexo III: Se añade un anexo nuevo con los requisitos esenciales a efectos de compatibilidad medioambiental en relación con los productos, según se prevé en el artículo 9.

Anexo IV: El cambio principal atañe a la introducción de requisitos esenciales adicionales para la tripulación de cabina de pasajeros. Asimismo, se refleja la experiencia adquirida a través de la aplicación práctica del Reglamento (CE) nº 216/2008.

Anexo V: Los aspectos sobre compatibilidad medioambiental se incluyen en la sección 6. Se han eliminado los requisitos esenciales para la tripulación de cabina de pasajeros previstos en el Reglamento (CE) nº 216/2008, ya que ahora se abordan de manera integral en el anexo IV del nuevo Reglamento. La sección 8, que trata sobre los requisitos esenciales adicionales para determinadas categorías de operaciones más complejas, se ha armonizado con la redacción del artículo 27 del nuevo Reglamento. Los aspectos sobre ciberseguridad se han añadido en la sección 8.4. Por último, se refleja la experiencia adquirida a través de la aplicación práctica del Reglamento (CE) nº 216/2008.

Anexo VI: Se han añadido aclaraciones en cuanto a las condiciones conforme a las cuales una organización creada con el propósito de promover los deportes aéreos o la aviación de recreo puede ser acreditada como un organismo cualificado. Estas condiciones están relacionadas con la gestión y la prevención de conflictos de intereses.

Anexo VII: Se han añadido los requisitos esenciales para los servicios de asistencia en tierra (sección 4). Asimismo, se ha reflejado la experiencia adquirida a través de la aplicación práctica del Reglamento (CE) nº 216/2008.

Anexo VIII: Los aspectos sobre ciberseguridad se han añadido a los requisitos esenciales relativos a los datos y la información de carácter aeronáutico (punto 2.1.3) y a la integridad de sistemas y componentes (punto 3.3). Asimismo, los cambios reflejan el compromiso alcanzado en el Consejo en relación con la iniciativa SES II+ propuesta anteriormente por la Comisión.

Anexo IX: Este anexo, al que se refieren los artículos 45, 46 y 47, establece los requisitos esenciales aplicables a las aeronaves no pilotadas en cuanto a la aeronavegabilidad, las operaciones y las empresas implicadas. Los requisitos esenciales también establecen la base para desarrollar normas más detalladas que constituirían la «legislación comunitaria de armonización» dentro del significado previsto en el Reglamento (CE) n° 765/2008.

Anexo X: En el cuadro de referencia se refleja la correlación entre las disposiciones del Reglamento (CE) n° 216/2008 y las disposiciones de la presente propuesta de nuevo Reglamento.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁰,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Debe garantizarse en todo momento un nivel elevado y uniforme de seguridad de la aviación civil y protección del medio ambiente mediante la adopción de normas comunes de seguridad y velando por que todos los productos, las personas y las organizaciones implicadas en actividades de aviación civil en la Unión cumplan dichas normas, así como las adoptadas para proteger el medio ambiente.
- (2) Además, las aeronaves de terceros países que realizan operaciones de entrada o salida del territorio donde se aplican las disposiciones pertinentes del Tratado de la Unión Europea («TUE») y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE») (los «Tratados»), o dentro de dicho territorio, deben estar sujetas a una supervisión adecuada a escala de la Unión, dentro de los límites que establece el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (denominado en lo sucesivo «el Convenio de Chicago»), en el que son partes todos los Estados miembros.
- (3) No sería conveniente someter a todas las aeronaves a normas comunes. En particular, a la vista de su riesgo limitado para la seguridad de la aviación civil, los aparatos de diseño simple o que se explotan en un ámbito principalmente local o aquellos que son de construcción artesanal o de un modelo especialmente raro o cuando solo exista un número de unidades reducido, deben permanecer bajo el control reglamentario de los

⁹ DO C de , p. .

¹⁰ DO C de , p. .

Estados miembros, sin que el presente Reglamento imponga a los demás Estados miembros la obligación de reconocer esa normativa.

- (4) Sin embargo, debe ofrecerse la posibilidad de aplicar determinadas disposiciones en virtud de este Reglamento a determinados tipos de aeronaves que están excluidas de las disposiciones de este Reglamento, especialmente aquellas que se fabrican en contextos industriales y que se pueden beneficiar de la libre circulación dentro de la Unión. Por lo tanto, las organizaciones implicadas en el diseño de dichas aeronaves deben poder solicitar a la Comisión que decida que los requisitos de la Unión en materia de diseño, fabricación y mantenimiento de aeronaves son aplicables a los nuevos tipos de aeronaves que dichas organizaciones tienen previsto comercializar.
- (5) No sería conveniente someter todos los aeródromos a unas normas comunes. Los aeródromos que no estén abiertos al uso público y los utilizados principalmente para vuelos recreativos o para el transporte aéreo comercial distinto del que es conforme con los procedimientos de vuelo instrumental y con una pista pavimentada de menos de 800 metros, deben permanecer bajo el control reglamentario de los Estados miembros, sin que del presente Reglamento pueda derivarse para los Estados miembros la obligación de reconocer las medidas nacionales correspondientes.
- (6) Los Estados miembros deben poder eximir de las disposiciones de este Reglamento a los aeródromos con escaso volumen de tránsito, previa autorización de la Comisión, habida cuenta que los aeródromos implicados cumplan no obstante los objetivos comunes de seguridad mínimos previstos en los correspondientes requisitos esenciales. Cuando un Estado miembro concede dichas exenciones, las mismas deben también ser aplicables a los equipos utilizados en el aeródromo en cuestión y a los proveedores de servicios de asistencia en tierra y de servicios de dirección en la plataforma que operan en los aeródromos exentos. Las exenciones concedidas por los Estados miembros a los aeródromos antes de la entrada en vigor del presente Reglamento deben seguir siendo válidas, si bien debería asegurarse que la información sobre dichas exenciones se pondrá a disposición del público.
- (7) Los Estados miembros pueden considerar preferible, en particular con el objeto de lograr ventajas en términos de seguridad, interoperabilidad o eficiencia, aplicar las disposiciones del presente Reglamento en lugar del Derecho nacional a las aeronaves del Estado y la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea facilitados por parte del ejército. Se les debe permitir hacerlo. A la Comisión se le deben otorgar las competencias de ejecución necesarias para poder resolver tales peticiones. Los Estados miembros que hagan uso de esta posibilidad deben cooperar con la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (en lo sucesivo, «la Agencia»), en particular facilitando toda la información necesaria para confirmar que las aeronaves y las actividades en cuestión cumplen las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.
- (8) Las medidas adoptadas de conformidad con el presente Reglamento para regular la aviación civil en la Unión, incluidos los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo, deben corresponderse y ser proporcionales con la naturaleza y los riesgos asociados con los diferentes tipos de operaciones y actividades que realizan. Asimismo, deben, en la medida de lo posible, formularse de una forma centrada en la consecución de objetivos, admitiendo al mismo tiempo diferentes métodos para conseguir estos objetivos. Esto debe contribuir a una consecución más rentable de los niveles de seguridad requeridos y a estimular la innovación técnica y operativa. Deben utilizarse prácticas y normas reconocidas en el sector, cuando se haya considerado que

garantizan el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente Reglamento.

- (9) Es necesario aplicar los principios sobre una buena gestión de la seguridad para la mejora constante de la seguridad de la aviación civil en la Unión, anticipando los riesgos de seguridad emergentes y haciendo el mejor uso posible de los recursos técnicos limitados. Por tanto, es necesario establecer un marco común para planificar y aplicar las medidas destinadas a mejorar la seguridad. A tal efecto, es necesario elaborar a escala de la Unión un Plan europeo de seguridad aérea y un Programa europeo de seguridad aérea. Cada Estado miembro también debe elaborar un Programa nacional de seguridad en virtud de los requisitos contemplados en el anexo 19 del Convenio de Chicago. Ese programa debe ir acompañado de un plan en el que se describan las medidas que los Estados miembros van a adoptar para mitigar los riesgos de seguridad identificados.
- (10) De conformidad con las disposiciones previstas en el anexo 19 del Convenio de Chicago, los Estados miembros deben establecer un nivel aceptable de rendimiento de seguridad por lo que respecta a las actividades de aviación bajo su responsabilidad. Para ayudar a los Estados miembros a cumplir este requisito de una manera coordinada, el Plan europeo de seguridad aérea debe establecer un nivel aceptable de rendimiento de seguridad para la Unión en relación con las distintas categorías de actividades de aviación. El nivel aceptable de rendimiento de seguridad no debe tener un carácter vinculante, sino expresar la ambición de la Unión y de los Estados miembros por lo que respecta a la seguridad de la aviación civil.
- (11) El Convenio de Chicago establece unas normas mínimas encaminadas a garantizar la seguridad de la aviación civil y la protección medioambiental relativa a ella. Los requisitos esenciales de la Unión y demás medidas para su aplicación establecidas en el presente Reglamento deben asegurar que los Estados miembros cumplan, de manera uniforme, las obligaciones previstas en el Convenio de Chicago, incluidas las que les incumben respecto de terceros países. Cuando las normas de la Unión difieran de las normas mínimas establecidas en el marco del Convenio de Chicago, los Estados miembros deben informar de este hecho a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- (12) De conformidad con las normas y las prácticas recomendadas del Convenio de Chicago, deben establecerse los requisitos esenciales aplicables a los productos, componentes y los equipos no instalados aeronáuticos, los aeródromos y la prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea. También deben establecerse los requisitos esenciales aplicables a las personas y organizaciones que participan en la explotación de aeronaves y aeródromos y en la prestación de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, así como los requisitos esenciales aplicables a las personas y los productos relacionados con la formación y el reconocimiento médico de la tripulación aérea y de los controladores de tránsito aéreo.
- (13) Los requisitos esenciales relativos a la compatibilidad medioambiental del diseño de productos aeronáuticos deben abordar las emisiones y el ruido de las aeronaves, así como permitir a la Unión establecer normas técnicas estrictas, cuando proceda, para proteger el medio ambiente y la salud humana de los efectos nocivos de las operaciones aéreas. Estos requisitos deben estar basados en las normas y las prácticas recomendadas previstas en el Convenio de Chicago.
- (14) La Unión también debe establecer los requisitos esenciales para la prestación segura de servicios de asistencia en tierra.

- (15) A la vista de la creciente dependencia de la aviación civil de modernas tecnologías de la información y comunicación, deben establecerse requisitos para garantizar la seguridad de la información utilizada por el sector de la aviación civil.
- (16) Los productos, componentes y equipos no instalados aeronáuticos, los aeródromos y sus equipos, los operadores de aeronaves y aeródromos, los sistemas y proveedores de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, así como los pilotos, los controladores de tránsito aéreo y las personas, los productos y las organizaciones que participen en su formación y reconocimiento médico deben recibir un certificado o licencia cuando se considere que cumplen los requisitos esenciales pertinentes o, si procede, los demás requisitos establecidos en o de conformidad con el presente Reglamento. La Comisión debe estar facultada para adoptar las normas detalladas necesarias para la expedición de dichos certificados y, cuando proceda, las declaraciones que deban realizarse a tal efecto, teniendo en cuenta los objetivos del Reglamento y la naturaleza y los riesgos de la actividad concreta en cuestión.
- (17) Las organizaciones que participan en el diseño y la fabricación de productos y componentes aeronáuticos deben tener la posibilidad de declarar la conformidad del cumplimiento del diseño de los productos y componentes con las normas del sector pertinentes, cuando se considere que esto garantiza un nivel aceptable de seguridad. Esta posibilidad debe estar limitada a los productos utilizados en la aviación ligera y deportiva, y con sujeción a las limitaciones y condiciones adecuadas para garantizar la seguridad.
- (18) Dado que las aeronaves no pilotadas también operan dentro del espacio aéreo junto con las aeronaves tradicionales, el presente Reglamento debe abarcar dichas aeronaves, independientemente de su masa operativa. Las tecnologías de las aeronaves no pilotadas actualmente permiten realizar una amplia gama de operaciones que deben ser objeto de normas que sean proporcionales al riesgo de la operación o al tipo de operación en concreto.
- (19) Las normas relativas a las aeronaves no pilotadas deben contribuir todo lo posible al cumplimiento de los derechos pertinentes garantizados en virtud del Derecho de la Unión, en particular el derecho al respeto de la vida privada y familiar, según lo establecido en el artículo 7 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, y el derecho a la protección de datos de carácter personal, según lo establecido en el artículo 8 de dicha Carta y en el artículo 16 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE») y según lo regulado en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos¹¹.
- (20) Para ciertos tipos de aeronaves no pilotadas, la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento en cuanto a certificación, supervisión y ejecución, así como las disposiciones sobre la Agencia, no es necesaria a efectos de alcanzar niveles adecuados de seguridad. Los mecanismos de supervisión del mercado facilitados por la legislación de la Unión en materia de armonización de productos deben ser aplicable en estos casos.

¹¹ Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

- (21) Con el fin de alcanzar los objetivos del presente Reglamento, la Comisión, la Agencia y las autoridades competentes de los Estados miembros deben, compartiendo recursos y trabajando conjuntamente, actuar como un sistema europeo de seguridad aérea único.
- (22) La Agencia y las autoridades nacionales competentes deben cooperar para detectar mejor los fallos de seguridad y adoptar las medidas correctoras convenientes. En particular, los Estados miembros deben tener la facultad de transferirse entre sí o de transferir a la Agencia las responsabilidades en virtud del presente Reglamento en cuanto a certificación, supervisión y ejecución, especialmente cuando sea necesario para mejorar la seguridad o permitir un uso más eficaz de los recursos. También es necesario, según el caso, respaldar a los Estados miembros en la realización de dichas tareas, en particular en la supervisión cooperativa y transfronteriza, mediante el establecimiento de un marco eficaz para la puesta en común y el intercambio de inspectores aéreos y de otros especialistas con experiencia pertinente.
- (23) Debe establecerse un mecanismo de supervisión de emergencia, que deberá activar la Comisión cuando haya indicios evidentes constatados de una incapacidad grave y persistente de un Estado miembro para garantizar determinadas o todas sus tareas de certificación, supervisión y ejecución en el marco del presente Reglamento. En consecuencia, si dicha situación compromete la seguridad y no la resuelve adecuadamente el Estado miembro afectado, la Agencia debe estar facultada para ejercer temporalmente la responsabilidad de las tareas en cuestión.
- (24) Con vistas a cumplir los principales objetivos del presente Reglamento, así como los objetivos establecidos para la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capital, los certificados expedidos y las declaraciones realizadas en virtud del presente Reglamento y de sus actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del mismo, deben ser válidos, sin requisitos ni evaluaciones posteriores, en todos los Estados miembros.
- (25) En el momento de expedir certificados en virtud del presente Reglamento, es posible que deban tenerse en cuenta los certificados, o demás documentación pertinente que acredite el cumplimiento, expedidos de conformidad con el Derecho de terceros países. Esto debe hacerse cuando así los dispongan los acuerdos internacionales pertinentes establecidos entre la Unión y los terceros países o los actos delegados adoptados por la Comisión en virtud del presente Reglamento, y de conformidad con dichos acuerdos o actos delegados.
- (26) A la luz de las normas de aceptación de certificados y demás documentación pertinente que acredite el cumplimiento, promulgadas de conformidad con el Derecho de terceros países, según lo previsto en el presente Reglamento, cualquier acuerdo internacional establecido entre un Estado miembro y terceros países debe rescindirse o adaptarse cuando dichos acuerdos no sean compatibles con estas normas.
- (27) Debe preverse un grado de flexibilidad por lo que respecta a la aplicación de las normas previstas en el presente Reglamento o adoptadas en virtud del mismo, para que los Estados miembros puedan adoptar las medidas necesarias para reaccionar inmediatamente ante problemas relativos a la seguridad de la aviación civil o conceder exenciones en caso de circunstancias urgentes imprevistas o de necesidades operativas urgentes, en las condiciones apropiadas, con el fin de garantizar, en particular, la proporcionalidad, el control objetivo y la transparencia. Por motivos de proporcionalidad, la Agencia y la Comisión solo deben evaluar las medidas o exenciones en cuestión con vistas a expedir una recomendación o adoptar una

decisión, respectivamente, cuando su duración exceda la duración de una temporada aeronáutica de la compañía aérea, es decir, ocho meses, sin perjuicio de las competencias de la Comisión en virtud del artículo 258 del TFUE. Cuando la Agencia sea la autoridad competente por lo que respecta a la expedición de determinados certificados en virtud del presente Reglamento, también estará facultada para conceder dichas exenciones, en las mismas situaciones y bajo las mismas condiciones que las aplicables a los Estados miembros. En esta conexión también deben preverse posibles modificaciones, cuando proceda, de las normas pertinentes establecidas en actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, en particular para permitir otros medios de cumplimiento sin dejar de garantizar un nivel aceptable de seguridad de la aviación civil en la Unión.

- (28) Con vistas a garantizar la correcta aplicación del presente Reglamento y por lo que respecta a la necesidad de identificar, evaluar y mitigar los riesgos para la seguridad de la aviación civil, la Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes deben intercambiar toda la información de que dispongan en el contexto de la aplicación del presente Reglamento. Para ello, la Agencia debe poder organizar una cooperación estructurada para la recopilación, el intercambio y el análisis de la información pertinente relacionada con la seguridad. Para ello, debe poder establecer los acuerdos administrativos necesarios.
- (29) Para facilitar el intercambio entre los Estados miembros, la Comisión y la Agencia de información, incluidos datos, que sea relevante para las actividades de certificación, supervisión y ejecución, debe establecerse un archivo electrónico con dicha información gestionado por la Agencia, en colaboración con los Estados miembros y la Comisión.
- (30) La Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo es aplicable al tratamiento de datos personales efectuado en aplicación del presente Reglamento. De conformidad con dicha Directiva, los Estados miembros pueden establecer exenciones y restricciones por lo que respecta a algunos de los derechos y obligaciones previstos en la misma, incluso por lo que respecta al tratamiento de datos de carácter médico o relativos a la salud. El tratamiento de datos personales, y en particular de datos de carácter médico y relativos a la salud, en el contexto del archivo en virtud del artículo 63 del presente Reglamento es necesario para permitir la cooperación eficaz entre los Estados miembros en la certificación y supervisión de la aptitud física de los pilotos. El intercambio de datos personales debe estar sujeto a condiciones estrictas y limitarse a lo que resulte absolutamente necesario para alcanzar los objetivos del presente Reglamento. A la vista de lo anterior, los principios previstos en la Directiva 95/46/CE deben complementarse o aclararse en el presente Reglamento, cuando proceda.
- (31) El Reglamento (CE) nº 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo¹² y, en particular, sus disposiciones relativas a la confidencialidad y seguridad del tratamiento, son aplicables al tratamiento de los datos personales por la Agencia durante la ejecución de sus responsabilidades en aplicación del presente Reglamento y más específicamente en la gestión del archivo en virtud del artículo 63 del presente Reglamento. A la vista de lo anterior, los principios previstos en el Reglamento (CE)

¹² Reglamento (CE) nº 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

nº 45/2001 deben complementarse o aclararse en el presente Reglamento, cuando proceda.

- (32) La Agencia ha sido creada por el Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³ dentro de la estructura institucional y del equilibrio de poderes vigentes de la Unión, es independiente en asuntos técnicos y dispone de autonomía jurídica, administrativa y financiera. La Agencia ha recibido más competencias de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008. Deben realizarse ciertos ajustes en su estructura y funcionamiento para acomodar mejor las nuevas tareas que se le confieren en virtud del presente Reglamento.
- (33) Con arreglo al sistema institucional de la Unión, la aplicación del Derecho de la Unión principalmente es competencia de los Estados miembros. Las funciones de certificación, supervisión y ejecución requeridas por el presente Reglamento, y por los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo, deben por lo tanto en principio llevarse a cabo a escala nacional por una o más autoridades nacionales competentes de los Estados miembros. No obstante, en determinados casos claramente definidos, debe otorgarse también a la Agencia la facultad de desempeñar dichas funciones tal como se especifican en el presente Reglamento. En estos casos, la Agencia también debe estar facultada para adoptar las medidas necesarias en materia de explotación de aeronaves, cualificación de las tripulaciones o uso de las aeronaves de terceros países, cuando este sea el mejor medio para garantizar la uniformidad y facilitar el funcionamiento del mercado interior.
- (34) La Agencia debe aportar la pericia técnica a la Comisión en la preparación de la legislación necesaria y colaborar, cuando proceda, con los Estados miembros y con el sector en su aplicación. Debe poder emitir especificaciones de certificación y documentación orientativa, así como elaborar conclusiones técnicas y expedir certificados o registrar declaraciones según proceda.
- (35) Los sistemas globales de navegación por satélite, y en particular el programa Galileo de la Unión, desempeñarán un papel central en la aplicación de un sistema europeo para la gestión del tránsito aéreo. En este sentido, la Agencia debe estar facultada para desarrollar las especificaciones técnicas necesarias y para certificar organizaciones que presten servicios paneuropeos de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea para garantizar un nivel elevado y uniforme de seguridad, interoperabilidad y eficiencia operativa.
- (36) El Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴ impone a la Agencia la obligación de comunicar toda la información que pudiera ser pertinente para actualizar la lista europea de compañías aéreas que son objeto de una prohibición de explotación en la Unión por razones de seguridad. La Agencia también debe ayudar a la Comisión en la aplicación del Reglamento (CE) nº 2111/2005, con la realización de las evaluaciones necesarias de las autoridades y los operadores de terceros países competentes para su supervisión, y realizando las recomendaciones necesarias a la Comisión.

¹³ Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (DO L 240 de 7.9.2002, p. 1).

¹⁴ Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora (DO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

- (37) Con el fin de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento, debe poderse imponer multas o multas coercitivas, o ambas, a titulares de certificados expedidos por la Agencia y a empresas que hayan hecho declaraciones a la Agencia, cuando hayan infringido las normas que sean de aplicación en virtud del presente Reglamento. Dichas multas y multas coercitivas deben ser impuestas por la Comisión previa recomendación de la Agencia. En este sentido, la Comisión debe, en vista de las circunstancias de cada caso específico, dar respuesta a dichas infracciones de una manera proporcionada y adecuada, habida cuenta de la posibilidad de aplicar otras medidas, como la retirada de un certificado.
- (38) Con vistas a contribuir a la aplicación uniforme del presente Reglamento, la Agencia debe estar facultada para hacer un seguimiento de dicha aplicación por los Estados miembros, incluso llevando a cabo inspecciones.
- (39) Sobre la base de su pericia técnica, la Agencia debe ayudar a la Comisión a definir la política de investigación y a aplicar los programas de investigación de la Unión. Debe poder llevar a cabo investigaciones que sean necesarias inmediatamente, así como participar en proyectos de investigación *ad hoc* en virtud del Programa Marco de Investigación e Innovación de la Unión Europea u otros programas de financiación pública o privada de la Unión o de otros países no pertenecientes a la UE.
- (40) Por lo que respecta a las relaciones de interdependencia existentes entre la protección y la seguridad en la aviación civil, la Agencia debe participar en la cooperación en el ámbito de la seguridad aérea, incluida la ciberseguridad. Debe aportar su experiencia para la aplicación, por la Comisión y los Estados miembros, de las normas de la Unión en ese ámbito.
- (41) La Agencia debe, previa petición, ayudar a los Estados miembros y a la Comisión en el ámbito de las relaciones internacionales en relación con asuntos regulados por el presente Reglamento, en particular en la armonización de normas y en el reconocimiento mutuo de certificados. Debe estar facultada para establecer las relaciones correspondientes, a través de acuerdos de trabajo, con las autoridades de terceros países y organizaciones internacionales competentes en los ámbitos regulados por el presente Reglamento, con sujeción a la aprobación previa de la Comisión. Con vistas a promover la seguridad a escala mundial, a la luz de las normas estrictas aplicadas dentro de la Unión, la Agencia debe poder participar, dentro de su ámbito de competencia, en proyectos de asistencia, investigación y cooperación técnica *ad hoc* con terceros países y organizaciones internacionales. La Agencia también debe asistir a la Comisión en la aplicación de la legislación de la Unión en otros ámbitos técnicos de la reglamentación de la aviación civil, como la seguridad o el Cielo Único Europeo, cuando la Agencia disponga de la experiencia pertinente.
- (42) A fin de promover las mejores prácticas y una aplicación uniforme de la legislación de la Unión en materia de seguridad aérea, la Agencia puede proveer formación.
- (43) La Agencia debe regirse y explotarse de conformidad con los principios de la declaración conjunta del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea sobre las agencias descentralizadas, de 19 de julio de 2012.
- (44) Los Estados miembros y la Comisión deben estar representados dentro del consejo de administración de la Agencia a fin de controlar con eficacia sus funciones. A este consejo de administración deben confiársele las competencias necesarias, principalmente para nombrar al director ejecutivo y adoptar el informe anual de

actividades consolidado, el documento de programación, el presupuesto anual y la normativa financiera aplicable a la Agencia.

- (45) Para una mayor transparencia, a las partes interesadas se les debe conceder el estatus de observadores en el seno del consejo de administración de la Agencia.
- (46) Con el fin de que el consejo de administración pueda cumplir sus funciones adecuadamente, debe estar asistido por un comité ejecutivo, que debe principalmente preparar las decisiones del consejo de administración y asesorar al director ejecutivo de la Agencia en la aplicación de dichas decisiones.
- (47) El interés público exige que la Agencia base su actuación en materia de seguridad únicamente en expertos independientes, aplicando estrictamente el presente Reglamento y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo. A tal efecto, las decisiones de la Agencia relacionadas con la seguridad debe tomarlas su director ejecutivo, quien debe disfrutar de un alto grado de flexibilidad para recabar asesoramiento y organizar el funcionamiento interno de la Agencia.
- (48) Es necesario garantizar que las partes afectadas por las decisiones adoptadas por la Agencia puedan disponer de unas vías de recurso que se ajusten a las características especiales del ámbito de la aviación. Por lo tanto, debe establecerse un mecanismo apropiado de recurso de modo que pueda interponerse recurso contra las decisiones de la Agencia ante una sala de recursos especializada, cuyas resoluciones puedan estar a su vez sujetas a recurso ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (el «Tribunal de Justicia») de conformidad con el TFUE.
- (49) Todas las decisiones adoptadas por la Comisión en virtud del presente Reglamento están sujetas a revisión por el Tribunal de Justicia de conformidad con el TFUE. El Tribunal de Justicia debe, de conformidad con el artículo 261 del TFUE, gozar de una competencia jurisdiccional plena respecto de las Decisiones por las cuales la Comisión impone sanciones o multas coercitivas.
- (50) Los Estados miembros deben ser consultados cuando la Agencia desarrolle proyectos de normas de carácter general que deban aplicar las autoridades nacionales. Asimismo, debe consultarse adecuadamente a las partes interesadas, incluidos los agentes sociales de la Unión, cuando las normas puedan tener implicaciones sociales importantes.
- (51) Con vistas a llevar a cabo de manera eficiente sus tareas en virtud del presente Reglamento, la Agencia debe colaborar, según sea necesario, con otras instituciones, organismos, oficinas y agencias de la Unión en los ámbitos en los que sus actividades afecten a aspectos técnicos de la aviación civil. En particular, la Agencia debe colaborar con la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas en el intercambio de información sobre la seguridad de las sustancias químicas, su repercusión en la seguridad aérea y los aspectos científicos y técnicos relacionados. Si es necesario realizar consultas sobre aspectos militares, la Agencia debe contar con la Agencia Europea de Defensa.
- (52) Es necesario facilitar al público la información adecuada sobre el nivel de seguridad de la aviación civil y la protección medioambiental correspondiente teniendo en cuenta el Reglamento (CE) nº 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo y la legislación nacional pertinente.
- (53) A fin de garantizar una plena autonomía e independencia de la Agencia, debe asegurarse un presupuesto autónomo financiado principalmente por una contribución de la Unión y de las tasas e ingresos abonados por los usuarios del sistema europeo de seguridad aérea. Ninguna contribución financiera recibida por la Agencia procedente

de los Estados miembros, terceros países u otras entidades o personas debe comprometer su independencia o imparcialidad. El procedimiento presupuestario de la Unión se aplicará a la contribución de la Unión y a cualesquiera otras subvenciones que corran a cargo del presupuesto general de la Unión Europea, mientras que las cuentas deben ser auditadas por el Tribunal de Cuentas. Para que la Agencia pueda participar en todos los proyectos futuros pertinentes, debe brindársele la posibilidad de recibir subvenciones. Los ingresos de la Agencia deben incluir derechos abonados en virtud del Reglamento (UE) n° (XXXX/XXX), relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo, de manera que se refleje el principio del «usuario-pagador».

- (54) Para garantizar que la Agencia puede dar respuesta a la demanda de actividades que esta lleva a cabo, en particular por lo que respecta a las actividades de certificación y actividades relacionadas con posibles transferencias de responsabilidades de los Estados miembros, de una forma eficaz y oportuna, en cumplimiento de una buena gestión financiera, la plantilla de personal debe tener en cuenta los recursos necesarios para satisfacer la demanda de actividades de certificación y de otras actividades de la Agencia de una manera eficaz y oportuna, incluidas las resultantes de transferencias de responsabilidad según los artículos 53, 54 y 55. Para ello, debe establecerse una serie de indicadores para medir la carga de trabajo y la eficacia de la Agencia en relación con las actividades financiadas con cargo a tasas y otros ingresos. En cuanto a estos indicadores, la Agencia debe adaptar su plan de personal y gestión de recursos relacionados con tasas e ingresos para poder responder adecuadamente a dicha demanda y a cualquier fluctuación en los ingresos procedentes de tasas e ingresos.
- (55) Es necesario establecer medidas adecuadas para garantizar la protección necesaria de la información sensible relacionada con la seguridad.
- (56) Las tasas y los ingresos recaudados por la Agencia deben fijarse de una manera transparente, justa, no discriminatoria y uniforme. No deben poner en peligro la competitividad del sector de la Unión en cuestión. Asimismo, deben establecerse sobre una base que tome en debida consideración la capacidad de pago de las personas físicas o jurídicas en cuestión, en particular por lo que respecta a las pequeñas y medianas empresas.
- (57) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Estas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵.
- (58) La Comisión debe adoptar de manera inmediata los actos de ejecución aplicables cuando, en casos debidamente justificados en relación con exenciones de las disposiciones del presente Reglamento, así lo requieran el mecanismo de supervisión de emergencia, medidas correctoras y de salvaguardia o razones imperiosas de urgencia.
- (59) Con vistas a tener en cuenta las necesidades técnicas, científicas, operativas o de seguridad, modificando o complementado las disposiciones sobre aeronavegabilidad, protección del medio ambiente, tripulación aérea, operaciones aéreas, aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, controladores de tránsito

¹⁵ Reglamento(UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

aéreo, operadores de terceros países, aeronaves no tripuladas, supervisión y ejecución, disposiciones de flexibilidad, multas, multas coercitivas y tasas e ingresos, así como los requisitos previstos en los anexos del presente Reglamento, las facultades para adoptar actos en virtud del artículo 290 del TFUE deben delegarse en la Comisión. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

- (60) Debe perseguirse la participación de terceros países europeos para garantizar la mejora de la seguridad de la aviación civil en toda Europa. Aquellos países que hayan celebrado acuerdos internacionales con la Unión para adoptar y aplicar el acervo de esta en el ámbito de aplicación del presente Reglamento deben participar en la labor de la Agencia de conformidad con las condiciones que se establezcan en el marco de dichos acuerdos.
- (61) El presente Reglamento establece normas comunes en el ámbito de la aviación civil y mantiene la creación de la Agencia. Por consiguiente, el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ debe ser derogado.
- (62) Los cambios derivados del presente Reglamento repercuten en la aplicación de otros actos de la legislación de la Unión. Por tanto, se deben modificar en consecuencia el Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷, el Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸, y el Reglamento (UE) n° 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹.
- (63) Debe modificarse el Reglamento (CE) n° 1008/2008 para que tenga en cuenta la posibilidad prevista por el presente Reglamento de que la Agencia pueda ser la autoridad competente para la expedición y supervisión de los certificados de operador aéreo. Además, dada la importancia creciente de las compañías aéreas que cuentan con bases operativas en varios Estados miembros, lo que implica que la autoridad competente de las licencias de explotación y la autoridad competente de los certificados de operador aéreo ya no tienen que ser necesariamente idénticas, surge la necesidad de reforzar la supervisión eficaz de esas compañías aéreas. Por lo tanto, debe modificarse el Reglamento (CE) n° 1008/2008 para asegurar una estrecha cooperación entre las autoridades responsables para la supervisión de los certificados de operador aéreo y de las licencias de explotación, respectivamente.
- (64) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad de la aviación civil, al mismo tiempo que se

¹⁶ Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (DO L 240 de 7.9.2002, p. 1).

¹⁷ Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

¹⁸ Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

¹⁹ Reglamento (UE) n° 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n° 1321/2007 y (CE) n° 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18).

garantiza un nivel elevado y uniforme de protección del medio ambiente, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros debido a la naturaleza eminentemente transnacional de la aviación y a su complejidad, pero, debido al ámbito de aplicación a escala de la Unión del presente Reglamento, estos pueden cumplirse mejor a nivel de la Unión, la Unión puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del TFUE. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS

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, al mismo tiempo que se garantiza un nivel elevado y uniforme de protección del medio ambiente.
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 capital, ofreciendo igualdad de condiciones a todos los agentes del mercado interior de la aviación y mejorando la competitividad del sector de la aviación de la Unión;
 - c) fomentar la rentabilidad y la eficacia en los procesos de reglamentación y de certificación, así como un uso óptimo de los recursos a escala nacional y de la Unión;
 - d) contribuir, en los ámbitos regulados por el presente Reglamento, a establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad de la aviación civil;
 - e) asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, garantizando una base de interpretación común y una aplicación uniforme de sus disposiciones;
 - f) 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;
 - g) promover la investigación y la innovación, entre otros en los procesos de reglamentación y certificación;
 - h) promover, en los ámbitos regulados por el presente Reglamento, la interoperabilidad técnica y operativa.
3. Los objetivos previstos en los apartados 1 y 2 se alcanzarán, entre otros, como sigue:
 - a) mediante la preparación, adopción y aplicación uniforme de todos los actos necesarios;

- b) garantizando que las declaraciones y los certificados expedidos en virtud del presente Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución sean válidos en toda la Unión, sin establecer requisitos adicionales;
- c) desarrollando, con la colaboración de organismos de normalización y otros organismos del sector, normas técnicas pormenorizadas que se deberán usar a efectos de cumplimiento del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo, cuando proceda;
- d) creando una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea independiente (la «Agencia»);
- e) 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;
- f) recopilando, analizando e intercambiando información para documentar una toma de decisiones con base empírica;
- g) comprometiéndose con la sensibilización y la promoción de iniciativas, entre otras, la capacitación, la comunicación y la difusión de información de seguridad pertinente.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará:
 - a) al diseño y la elaboración de aeronaves por una persona física o jurídica bajo la supervisión de la Agencia o de un Estado miembro;
 - b) al diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de la aeronave, y de sus productos, componentes y equipos no instalados asociados, cuando la aeronave esté:
 - 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 operadores de un tercer país;
 - ii) matriculada en un tercer país y explotada por un operador establecido, residente o con un centro de actividad principal en el territorio al que se aplican los Tratados;
 - c) a la explotación de aeronaves dentro o fuera del espacio aéreo del Cielo Único Europeo por un operador de un tercer país;
 - d) al diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de los equipos de aeródromo 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 ubicados en el territorio al que se aplican los Tratados, que:
 - i) están abiertos para uso público;
 - ii) abastecen el transporte aéreo comercial;
 - iii) realizan operaciones que utilizan procedimientos de aproximación o de salida por instrumentos;

- iv) tienen una pista pavimentada de 800 metros o más, o se utilizan exclusivamente para helicópteros;
 - f) sin perjuicio de la legislación de la Unión ni de la legislación 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 del tránsito aéreo y de navegación aérea en el espacio 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 gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea;
 - h) al diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de aeronaves no pilotadas, sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, así como los equipos para controlar aeronaves no pilotadas de forma remota, cuando dichas aeronaves estén explotadas dentro del espacio aéreo del Cielo Único Europeo por parte de un operador establecido o residente en el territorio al que se aplican los Tratados.
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 del Estado, ni a sus productos, componentes y equipos no instalados, ni al personal y a las organizaciones que participen en las actividades y los servicios desarrollados por las aeronaves del Estado;
 - b) los aeródromos o partes de estos, así como los equipos, el personal y las organizaciones, 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 que sean provistos o puestos a disposición por el ejército;
 - d) el diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de aeronaves cuya explotación conlleve 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.

Por lo que respecta a la letra a), los Estados miembros garantizarán que las actividades y servicios realizados por las aeronaves del Estado referidas en dicha letra se llevan a cabo teniendo en cuenta los objetivos del presente Reglamento. Los Estados miembros también garantizarán que, cuando proceda, las aeronaves del Estado estén separadas del resto de aeronaves.

Por lo que respecta a la letra d), la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 117 con el fin de ajustar, cuando sea necesario a la vista de avances técnicos u operativos, en particular la introducción de nuevas técnicas de fabricación o nuevas tecnologías, y en la medida en que esté justificado por el bajo riesgo para la seguridad aérea que conlleva la explotación de la aeronave en cuestión, los siguientes criterios previstos en el anexo I:

- i) las fechas referidas en la letra a), inciso i), de dicho anexo;
- ii) los límites de peso, velocidad y volumen de aire caliente mencionados en las letras e), f), g), h), i) y j) de dicho anexo.

4. Una organización responsable del diseño de un tipo de aeronave puede pedir a la Comisión que decida si las disposiciones de la sección I del capítulo III son aplicables al diseño, la producción y el mantenimiento de ese tipo de aeronave y al personal y a las organizaciones que participen en tales actividades, si:
- a) el tipo de aeronave en cuestión está dentro del ámbito de aplicación de las letras e), f), g), h), i) o j) del anexo I;
 - b) ese tipo de aeronave está previsto para la producción en serie; y
 - c) el diseño de ese tipo de aeronave no ha sido aprobado de conformidad con la legislación nacional de un Estado miembro.

La Comisión decidirá en base a dicha petición, previa consulta a la Agencia y a los Estados miembros en los que la organización en cuestión tenga su centro de actividad principal, si se han cumplido los criterios del primer párrafo. Esta decisión se adoptará mediante un acto de ejecución que se adoptará de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 116, apartado 2, y se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La Agencia también incluirá esta decisión en el archivo a que se hace referencia en el artículo 63.

A partir de la fecha especificada en dicha decisión de ejecución, el diseño, la producción y el mantenimiento del tipo de aeronave en cuestión, así como el personal y las organizaciones que participen en tales actividades, se registrarán únicamente con arreglo a las disposiciones de la sección I del capítulo III y a los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de las mismas. En este caso, las disposiciones del capítulo IV y del capítulo V sobre la aplicación de las disposiciones de la sección I del capítulo III también serán aplicables al tipo de aeronave en cuestión.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento(UE) n° XXX/XXXX, relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (Texto refundido), los Estados miembros velarán por que las instalaciones militares abiertas al tránsito aéreo general a que se hace referencia en el apartado 3, letra b), del presente artículo y la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea prestados por personal militar para el tráfico aéreo general a que se hace referencia en el apartado 3, letra c), ofrezcan un nivel de seguridad equivalente al resultante de la aplicación de los requisitos esenciales establecidos en los anexos VII y VIII del presente Reglamento.
6. Los Estados miembros pueden decidir aplicar las decisiones de cualquiera de las secciones I, II, III, V, VI o VII del capítulo III a algunas o a todas las actividades a que hace referencia el apartado 3, letra a) y letra c), del presente artículo y al personal y organizaciones que participen en tales actividades.

En este caso, el Estado miembro correspondiente notificará a la Comisión y a la Agencia su intención. Dicha notificación contendrá toda la información pertinente y, en particular:

- a) la sección o secciones que pretende aplicar;
- b) las actividades, el personal y las organizaciones en cuestión;
- c) las razones por las que se toma la decisión prevista; y
- d) la fecha en la que la decisión prevista será aplicable.

La Comisión decidirá, previa consulta a la Agencia, si, en vista de las características de las actividades, del personal y de las organizaciones en cuestión, la finalidad y el contenido las disposiciones de la sección o secciones notificadas a esta, las disposiciones en cuestión pueden aplicarse de manera efectiva y, cuando proceda, bajo qué condiciones. La decisión de la Comisión, adoptada mediante un acto de ejecución, se tomará de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 116, apartado 2, y se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La Agencia incluirá esta decisión en el archivo a que se hace referencia en el artículo 63.

El Estado miembro en cuestión solo aplicará las disposiciones de la sección o secciones notificadas a la Comisión tras haber recibido una decisión favorable de esta y, si procede, tras garantizar que se cumplen las condiciones establecidas en dicha decisión. En tal caso, a partir de la fecha especificada en la decisión del Estado miembro, las actividades, el personal y las organizaciones en cuestión se regirán exclusivamente por dichas disposiciones y por las disposiciones de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de las mismas. En ese caso, también serán aplicables las disposiciones del capítulo IV y del capítulo V sobre la aplicación de las disposiciones de la sección o las secciones notificadas en cuanto a las actividades, el personal y las organizaciones en cuestión.

La Comisión, la Agencia y las autoridades competentes del Estado miembro en cuestión colaborarán al objeto de la aplicación del presente apartado.

Los Estados miembros podrán decidir revocar las decisiones que hayan adoptado con arreglo al presente apartado. En ese caso, el Estado miembro correspondiente lo notificará a la Comisión y a la Agencia. Esta notificación se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y la Agencia la incluirá en el archivo estipulado en el artículo 63. El Estado miembro en cuestión establecerá un periodo de transición adecuado.

7. Los Estados miembros pueden decidir eximir de las disposiciones del presente Reglamento el diseño, el mantenimiento y la explotación de un aeródromo, y el equipo utilizado en dicho aeródromo, si dicho aeródromo no gestiona más de 10 000 pasajeros al año y realiza no más de 850 viajes relacionados con operaciones de mercancías al año, con la condición de que dicha exención no ponga en peligro el cumplimiento de los requisitos esenciales previstos en el artículo 29.

En tal caso, el Estado miembro correspondiente notificará, a la Comisión y a la Agencia, mediante un escrito motivado, su intención de tomar esta decisión. Esa notificación contendrá toda la información relativa a la decisión prevista.

La Comisión decidirá, previa consulta a la Agencia, si se han cumplido las condiciones del primer párrafo. La decisión de la Comisión, adoptada mediante un acto de ejecución, se adoptará de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 116, apartado 2, y se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La Agencia incluirá esta decisión en el archivo a que se hace referencia en el artículo 63.

El Estado miembro en cuestión adoptará la decisión prevista únicamente tras haber recibido una decisión favorable de la Comisión. En tal caso, a partir de la fecha especificada en la decisión del Estado miembro, el diseño, el mantenimiento y la explotación del aeródromo en cuestión, y sus equipos, dejarán de estar regulados por

las disposiciones del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

Los Estados miembros estudiarán anualmente las cifras de tránsito de los aeródromos que hayan eximido con arreglo al presente apartado. Cuando un examen demuestre que, a lo largo de tres años consecutivos, uno de esos aeródromos gestiona más de 10 000 pasajeros al año y más de 850 viajes relacionados con operaciones de mercancías al año, el Estado miembro en cuestión revocará la exención de dicho aeródromo. En tal caso, informarán de ello a la Comisión y a la Agencia. La decisión por la que se revoca la exención se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y la Agencia la incluirá en el archivo estipulado en el artículo 63.

Lo dispuesto en el presente apartado no afectará a las exenciones concedidas por los Estados miembros con arreglo al artículo 4, apartado 3 *ter*, del Reglamento (CE) n° 216/2008. La decisión por la que se establecen dichas exenciones se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y la Agencia la incluirá en el archivo estipulado en el artículo 63.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «supervisión»: la comprobación, por o en representación de la autoridad competente, de forma permanente de que siguen cumpliéndose los requisitos bajo los que se ha expedido un certificado o los requisitos en relación con los cuales se ha hecho una declaración;
- 2) «Convenio de Chicago»: significa 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 pieza de una aeronave que no sean ni el motor ni las hélices;
- 5) «componente GTA/SNA»: cualquier componente según lo definido en el artículo 2, apartado 19, del Reglamento (UE) n° XXX/XXXX²⁰;
- 6) «certificación»: cualquier forma de reconocimiento de conformidad con el presente Reglamento, basado en una evaluación adecuada, de que una organización o persona, producto, componente, equipo no instalado, aeródromo, equipo de aeródromo, 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;
- 7) «declaración»: declaración por escrito realizada de conformidad con el presente Reglamento bajo la responsabilidad exclusiva de una persona física o jurídica sujeta a las disposiciones del 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 organización o una

²⁰ Reglamento(UE) no XXX/XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo de [.....] relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo..... (DO, p. ...).

persona, un producto, un componente, un equipo no instalado, un equipo de aeródromo, un sistema GTA/SNA o un componente GTA/SNA;

- 8) «organismo cualificado»: una persona física o jurídica acreditada a la que la Agencia o una autoridad nacional competente, bajo su control y responsabilidad, puedan atribuirle determinadas tareas de certificación o supervisión en virtud del presente Reglamento;
- 9) «certificado»: cualquier certificado, aprobación, licencia, autorización, acreditación u otro documento expedido como consecuencia de una certificación que acredita el cumplimiento de los requisitos aplicables;
- 10) «operador»: cualquier persona física o jurídica que explota o desea explotar una o más aeronaves o uno o más aeródromos;
- 11) «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;
- 12) «aeródromo»: una zona definida en tierra o en agua, en una estructura fija, fijada extraterritorialmente o flotante, incluidos sus edificios, instalaciones y equipos, utilizada para ser utilizada total o parcialmente para la llegada, la salida o el movimiento en superficie de aeronaves;
- 13) «equipo de aeródromo»: cualquier equipo, aparato, dependencia, programa informático o accesorio que se utiliza o está destinado a ser utilizado para la explotación de aeronaves en un aeródromo;
- 14) «plataforma»: una zona definida de un aeródromo 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;
- 15) «servicio de dirección en la plataforma»: servicio prestado para regular las actividades y el movimiento de las aeronaves y vehículos en una plataforma;
- 16) «GTA/SNA»: la gestión de tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea según se define en el artículo 2, apartado 10, del Reglamento (UE) n° XXX/XXXX, los servicios de navegación aérea definidos en el artículo 2, apartado 4, del citado Reglamento, incluidos los servicios y las funciones de gestión de red a que se hace referencia en el artículo 17 de dicho Reglamento, y los servicios relativos a 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;
- 17) «sistema GTA/SNA»: cualquier combinación de sistemas, según lo definido en el artículo 2, apartado 33, del Reglamento (UE) n° XXX/XXXX;
- 18) «Plan maestro GTA»: el documento referido en el artículo 2, apartado 14, del Reglamento (UE) n° XXX/XXXX;
- 19) «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;
- 20) «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);

- 21) «normas y prácticas recomendadas internacionales»: normas y prácticas recomendadas internacionales adoptadas por la OACI en virtud del artículo 37 del Convenio de Chicago;
- 22) «servicio de asistencia en tierra»: todos los servicios prestados en los aeródromos que comprendan actividades relacionadas con la seguridad en los ámbitos de la asistencia administrativa en tierra y supervisión, asistencia a pasajeros, asistencia con equipajes, asistencia de carga y correo, asistencia de operaciones en pista, servicios para aeronaves, asistencia de combustible y lubricante, mantenimiento de aeronaves, operaciones de vuelo y asistencia a la tripulación, transporte de superficie y restauración;
- 23) «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, entre dos aeródromos diferentes;
- 24) «rendimiento de seguridad»: nivel de seguridad en un Estado miembro, en la Unión o en una organización, según los objetivos de rendimiento de seguridad y los indicadores de rendimiento de seguridad;
- 25) «indicador de rendimiento de seguridad»: parámetro utilizado para supervisar y evaluar el rendimiento de seguridad;
- 26) «objetivo de rendimiento de seguridad»: un objetivo planificado o previsto para el cumplimiento de indicadores de rendimiento de seguridad a lo largo de un periodo de tiempo dado.
- 27) «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;
- 28) «equipo no instalado»: cualquier equipo que se lleva a bordo de una aeronave, pero que no está instalado en ella, que puede intervenir en la seguridad;
- 29) «aeronave no pilotada»: cualquier aeronave operada o diseñada para ser operada sin un piloto a bordo;
- 30) «equipo para controlar aeronaves no pilotadas de forma remota»: cualquier equipo, aparato, dependencia, programa informático o accesorio que sea necesario para la utilización segura de una aeronave no pilotada;
- 31) «aeronave matriculada en un Estado miembro» o «aeronave matriculada en un tercer país»: una aeronave matriculada con arreglo a las normas y prácticas recomendadas internacionales relativas al anexo 7 del Convenio de Chicago titulado «Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves»;
- 32) «aeronave del Estado»: aeronaves que realizan actividades o servicios militares, aduaneros, policiales, de búsqueda y rescate, de extinción de incendios, de guardacostas o similares bajo el control y la responsabilidad de un Estado miembro, realizadas en aras del interés público por un organismo dotado con facultades de autoridad pública;
- 33) «espacio aéreo del Cielo Único Europeo»: espacio del territorio al que se aplican los Tratados, así como cualquier otro espacio aéreo en el que los Estados miembros aplican el Reglamento (UE) n XXX/XXXX 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 necesarias asignadas 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 del mismo.

Artículo 4

Principios aplicables a las medidas adoptadas en virtud del presente Reglamento

1. Al adoptar medidas en virtud del presente Reglamento, los Estados miembros, la Comisión y la Agencia:
 - a) reflejarán 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) se basarán en los mejores análisis y pruebas disponibles;
 - c) permitirán la reacción inmediata, una vez establecidas las causas de accidentes, incidentes graves y violaciones de seguridad intencionadas;
 - d) tendrán en cuenta las relaciones de interdependencia entre los diferentes ámbitos de la seguridad aérea, así como entre la seguridad aérea y otros ámbitos técnicos de la normativa de la aviación;
 - e) establecerán, cuando sea posible, los requisitos de una forma centrada en los objetivos que haya que conseguir, permitiendo al mismo tiempo diferentes métodos para cumplir estos objetivos;
 - f) promoverán la cooperación y el uso eficaz de recursos entre autoridades a escala de la Unión y de los Estados miembros;
 - g) adoptarán medidas no vinculantes, incluidas medidas para promover la seguridad, cuando sea posible;
 - h) tendrán en cuenta las obligaciones internacionales en el ámbito de la aviación civil de la Unión y de los Estados miembros.
2. Las medidas adoptadas en el marco del presente Reglamento se corresponderán y serán proporcionales a la naturaleza y a los riesgos de cada actividad concreta a la que se refieren. Durante la preparación y promulgación de dichas medidas, los Estados miembros, la Comisión y la Agencia 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 y el rendimiento de la aeronave en cuestión;
 - d) la finalidad del vuelo 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 del tránsito gestionado por la persona u organización responsable;
 - 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.

CAPITULO II

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD AÉREA

Artículo 5

Programa europeo de seguridad aérea

1. La Comisión, previa consulta a la Agencia, adoptará, publicará y actualizará, según proceda, un documento en el que se describa el funcionamiento del sistema europeo de seguridad aérea y 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 (el «Programa europeo de seguridad aérea»).
2. El Programa europeo de seguridad aérea incluirá la descripción de al menos:
 - a) la política, los objetivos y los recursos de seguridad aérea en Europa;
 - b) la gestión europea de los riesgos de seguridad aérea,
 - c) la garantía de la seguridad aérea en Europa;
 - d) la promoción europea de la seguridad aérea.

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 desarrollará, adoptará, publicará y posteriormente actualizará, al menos una vez al año, un Plan europeo de seguridad aérea. Tomando como base la evaluación de 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 documentará en una cartera de riesgos de seguridad específica los riesgos de seguridad a que se refiere el apartado 1 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 de seguridad.
3. El Plan europeo de seguridad aérea especificará, habida cuenta de los objetivos previstos en el artículo 1, un nivel aceptable de rendimiento de seguridad en la Unión, que los Estados miembros, la Comisión y la Agencia deberán aspirar a conseguir conjuntamente.

Artículo 7

Programa nacional de seguridad aérea

1. Cada Estado miembro establecerá un programa nacional de seguridad aérea para la gestión de la seguridad de la aviación civil por lo que respecta a las actividades de aviación bajo su responsabilidad (el «Programa nacional de seguridad aérea»). Dicho programa será proporcional al tamaño y la complejidad de dichas actividades y será coherente con el Programa europeo de seguridad aérea.
2. El Programa nacional de seguridad aérea incluirá al menos cuanto sigue:
 - a) la política, los objetivos y los recursos de seguridad aérea;
 - b) la gestión de los riesgos de seguridad aérea;
 - c) la garantía de la seguridad aérea;
 - d) la promoción de la seguridad aérea.
3. El Programa nacional de seguridad aérea especificará, habida cuenta de los objetivos previstos en el artículo 1 y el nivel aceptable de rendimiento de seguridad a que se refiere el artículo 6, apartado 3, un nivel aceptable de rendimiento 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 nacional de seguridad aérea

1. El Programa nacional de seguridad aérea irá acompañado de un Plan nacional de seguridad aérea. Tomando como base la evaluación de información pertinente sobre seguridad, cada Estado miembro 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 nacional 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 resulten 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

Las aeronaves especificadas en el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), y sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados deberán cumplir los requisitos esenciales de aeronavegabilidad establecidos en el anexo II y, en relación con el ruido y las emisiones, los requisitos esenciales sobre compatibilidad medioambiental de los productos estipulados en el anexo III.

Artículo 10

Cumplimiento

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

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 certificado de tipo estarán sujetas a certificación y se les expedirá un certificado de modificaciones, incluidos los certificados de tipo suplementarios. Los diseños de reparación estarán sujetos a certificación y se expedirá una aprobación a su favor.

Este certificado de tipo, el certificado de modificaciones y la aprobación de los diseños de reparación se expedirán previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que el diseño del producto cumple las bases de la certificación de tipo establecidas de conformidad con el acto delegado a que se refiere el artículo 18, apartado 1, letra a), inciso i), y que el diseño del producto no tiene ningún elemento o característica que lo haga incompatible desde el punto de vista medioambiental o inseguro para su explotación.

Asimismo, este certificado de tipo, el certificado de modificaciones y la aprobación de los diseños de reparación 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 autorizaciones de conformidad con el acto delegado a que se refiere el artículo 18, apartado 1, letra k), cuando dicha organización haya determinado que el diseño del producto cumple las condiciones previstas en el segundo párrafo.

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 adoptados en virtud del artículo 18 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 el artículo 18, apartado 1, letra a), inciso ii).

Asimismo, este certificado de tipo 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 18, apartado 1, letra k), cuando dicha organización haya determinado que el diseño del componente cumple las bases de certificación establecidas de conformidad con el artículo 18, apartado 1, letra a), inciso ii).

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 adoptados en virtud del artículo 18, 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 el artículo 18, apartado 1, letra a), inciso ii).

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 18, 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 el artículo 18, apartado 1, letra a), inciso ii).

Artículo 14

Aeronaves individuales

Las aeronaves individuales estarán sujetas a certificación y se expedirán un certificado de aeronavegabilidad y, cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 18, un certificado acústico a su favor.

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.

Artículo 15

Organizaciones

1. A menos que en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 18 se disponga otra cosa, las organizaciones responsables del diseño y la fabricación 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 adoptados en virtud del artículo 18 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. A menos que en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 18 se disponga otra cosa, las organizaciones responsables del mantenimiento y la gestión constante

de la aeronavegabilidad 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 adoptados en virtud del artículo 18 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.

3. Cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 18, las organizaciones que participen en la formación del personal a que se refiere el artículo 16 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 adoptados en virtud del artículo 18 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.

Artículo 16

Personal

Cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 18, el personal responsable de dar el visto bueno a un producto, componente o equipo no instalado tras una intervención de mantenimiento estará sujeto a certificación y se expedirá una licencia a su favor.

Esta licencia se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado su capacidad para cumplir las obligaciones asociadas con sus facultades de conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 9. En la licencia se deberán especificar las facultades concedidas al personal y el alcance de la licencia.

Artículo 17

Excepciones

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 9, 10, 11 y 12, según proceda:
 - a) El cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables a que se refiere el artículo 9 del diseño de productos y el diseño de componentes puede evaluarse sin la expedición de un certificado, cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 18. En ese caso, dichos actos delegados definirán las condiciones y los procedimientos de dicha evaluación. Dichos actos delegados pueden establecer que a la organización responsable del diseño y la fabricación de dichos productos y componentes se le permita declarar la conformidad del diseño de los productos y el diseño de los componentes con los requisitos esenciales y las especificaciones detalladas establecidos de conformidad con los actos delegados adoptados en virtud del artículo 18, apartado 1), letra i), para garantizar la conformidad de dichos diseños con estos requisitos esenciales.
 - b) Cuando el diseño de una aeronave no cumpla los requisitos esenciales a que se refiere 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 especificaciones de aeronavegabilidad específicas establecidas de conformidad con los actos delegados adoptados en virtud

del artículo 18, apartado 1, letra a), inciso iii), 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 adoptados en virtud del artículo 18, 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 adoptados en virtud del artículo 18, 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 el acto delegado a que se refiere el artículo 18, apartado 1, letra k), cuando 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 dichos actos delegados, en particular para garantizar la seguridad de terceros.

Artículo 18

Delegación de competencias

1. Para las aeronaves a que se hace referencia en el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), y sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 117 con el fin de establecer normas detalladas en relación con:
 - a) las condiciones para establecer y notificar cuanto sigue a un solicitante por la Agencia según el artículo 66:
 - 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 17, apartado 1, letra b);
 - ii) las bases de certificación aplicables a un componente o equipo no instalado a efectos de la certificación a que se refieren los artículos 12 y 13;
 - iii) las especificaciones específicas de aeronavegabilidad y compatibilidad medioambiental aplicables a aeronaves aptas para obtener un certificado de aeronavegabilidad restringido o un certificado acústico restringido a que se refiere el artículo 17, apartado 2, letra a);

- b) las condiciones para la emisión y difusión de información obligatoria por la Agencia, de conformidad con el artículo 66, para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la compatibilidad medioambiental de los productos, así como las condiciones para la aprobación de medios de conformidad alternativos a esta información obligatoria;
- c) las condiciones específicas de conformidad de las aeronaves a que se hace referencia en el artículo 2, apartado 1, letra b), inciso ii), con los requisitos esenciales a que se hace referencia en el artículo 9;
- d) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de los certificados a que se refieren los artículos 11, 12, 13 y 14, el artículo 17, apartado 1, letra b) y el artículo 17, apartado 2, entre las que se incluyen:
 - i) las condiciones para 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 concreta en cuestión, se requieran o no se requieran dichos certificados, según proceda;
 - ii) las condiciones sobre la duración de dichos certificados y sobre la renovación de dichos certificados cuando la duración sea limitada;
 - iii) las condiciones de expedición y uso de los certificados de aeronavegabilidad restringidos y los certificados acústicos restringidos a los que se refiere el artículo 17, apartado 2, letra a);
 - iv) las condiciones para la expedición y el uso de las autorizaciones de vuelo a las que se refiere el artículo 17, apartado 2, letra b);
 - v) los datos de idoneidad operativa, incluidos:
 - 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, 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 del presente capítulo;
 - vi) las condiciones para el mantenimiento de productos, componentes y equipos no instalados;
 - vii) las condiciones para la gestión continua de la aeronavegabilidad de aeronaves;
- e) requisitos adicionales de aeronavegabilidad para productos, piezas y equipos no instalados, cuyo diseño ya haya sido certificado, necesarios para respaldar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las mejoras de seguridad;
- f) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de las autorizaciones a que se refiere el artículo 15, incluidas las condiciones para 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 concreta en cuestión, se requieran o no se requieran dichas autorizaciones, según proceda;

- g) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de las licencias a que se refiere el artículo 16, incluidas las condiciones para 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 concreta en cuestión, se requieran estas licencias.
 - h) las facultades y responsabilidades de los titulares de los certificados expedidos de conformidad con la presente sección y de las organizaciones que hayan hecho declaraciones según el artículo 17, apartado 1, letra a);
 - i) las condiciones para establecer las especificaciones detalladas aplicables al diseño de productos y componentes que están sujetas a una declaración de conformidad con el artículo 17, apartado 1, letra a);
 - j) las condiciones y procedimientos para evaluar, conforme al artículo 17, apartado 1, letra a), la aeronavegabilidad y la compatibilidad medioambiental del diseño de productos y componentes 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 sido objeto de una aprobación en virtud del artículo 15 se les pueden conferir facultades para expedir los certificados previstos en los artículos 11, 12 y 13 y en el artículo 17, apartado 2, letra b);
 - l) las condiciones para la aceptación de certificados, el mantenimiento de la información sobre aeronavegabilidad y demás documentación relativa a la aeronavegabilidad, expedidos conforme al Derecho de un tercer país, a efectos de la aplicación del artículo 57.
2. En cuanto a la aeronavegabilidad y la compatibilidad medioambiental de la aeronave a que se hace referencia en el artículo 2, apartado 1, letras a) y b), y sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, la Comisión estará facultada, mediante actos delegados adoptados en virtud del artículo 117, para modificar o complementar el anexo I y el anexo II, cuando resulte necesario a raíz de avances técnicos, operativos o científicos o por pruebas en el ámbito de la aeronavegabilidad o la compatibilidad medioambiental, a fin de conseguir, en la medida en que resulte necesario, los objetivos fijados en el artículo 1.

Sección II

Tripulación aérea

Artículo 19

Requisitos esenciales

Los pilotos y la tripulación de cabina de pasajeros que operen las aeronaves mencionadas en el artículo 2, apartado 1, letra b), o que operen los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento, y las personas y organizaciones que participen en la formación, pruebas, verificación o evaluación médica de dichos pilotos y tripulación de cabina de pasajeros deberán cumplir los correspondientes requisitos esenciales establecidos en el anexo IV.

Artículo 20

Pilotos

1. A menos que en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 25 se disponga otra cosa, los pilotos estarán sujetos a certificación y se expedirá a su favor una licencia de piloto y un certificado médico apropiados para la operación que se vaya a realizar.
2. La licencia de piloto se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 25 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales de conocimientos teóricos, aptitudes prácticas, conocimientos lingüísticos y experiencia establecidos en el artículo 19.
3. El certificado médico de piloto se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 25 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales de aptitud física previstos en el artículo 19.
4. En las licencias de piloto y en los certificados médicos de piloto deberán especificarse las facultades concedidas al piloto.

Artículo 21

Tripulación de cabina de pasajeros

La tripulación de cabina de pasajeros que participe en operaciones de transporte aéreo comerciales estará sujeta a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 25, la tripulación de cabina de pasajeros que participe en operaciones que no sean de transporte aéreo comercial, también estará sujeta a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Estos certificados se expedirán previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 25 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales de conocimientos teóricos, aptitudes prácticas y aptitud física previstos en el artículo 19.

Artículo 22

Organizaciones de formación y centros médicos aeronáuticos

A menos que en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 25 se disponga otra cosa, las organizaciones de formación de pilotos y tripulación de cabina de pasajeros y los centros médicos aeronáuticos estarán sujetos 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 adoptados en virtud del artículo 25 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 19.

En la aprobación se deben especificar las facultades concedidas a la organización.

Artículo 23

Dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento

A menos que en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 25 se establezca otra cosa, cada uno de los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento que se utilice para la formación de pilotos 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 dispositivo cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 25 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 19.

Artículo 24

Instructores y examinadores

A menos que en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 25 se disponga otra cosa, toda persona responsable de impartir formación en vuelo o formación en simuladores o formación de la tripulación de cabina de pasajeros o de evaluar la aptitud del piloto o de la tripulación de cabina de pasajeros, y todo médico examinador aéreo estará sujeto a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 25 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 19.

En el certificado se deben especificar las facultades concedidas.

Artículo 25

Delegación de competencias

1. En el caso de los pilotos y la tripulación de cabina de pasajeros que participen en la explotación de aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra b), o que participen en la explotación de 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 tripulación de cabina de pasajeros, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 117 a fin de establecer normas detalladas en relación con:
 - a) las diferentes habilitaciones de las licencias de pilotos y los certificados médicos de pilotos a que se refiere el artículo 20 adecuados para los distintos tipos de actividades que vayan a desempeñarse;
 - b) las condiciones para el reconocimiento de la formación y experiencia en aeronaves no sujetas al presente Reglamento con el fin de obtener las licencias de piloto previstas en el artículo 20, apartado 2;
 - c) las condiciones para la conversión de las licencias nacionales de piloto y de las licencias nacionales de mecánico de a bordo expedidas conforme al Derecho de los Estados miembros en las licencias de piloto previstas en el artículo 20, apartado 2, así como las condiciones para la conversión de los certificados médicos nacionales expedidos conforme al Derecho de los Estados miembros en los certificados médicos de pilotos previstos en el artículo 20, apartado 3;

- d) las facultades y responsabilidades de los titulares de licencias, habilitaciones de licencias, certificados médicos, autorizaciones y certificados a que se refieren los artículos 20, 21, 22, 23 y 24;
 - e) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de licencias, habilitaciones, certificados médicos, autorizaciones y certificados previstos en los artículos 20, 21, 22, 23 y 24, incluidas las condiciones para 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 concreta en cuestión, se requieran o no se requieran dichas licencias, habilitaciones, certificados médicos, autorizaciones y certificados, según proceda;
 - f) las condiciones para la aceptación de licencias de piloto, certificados médicos de piloto y certificados de tripulación de cabina, expedidos conforme al Derecho de un tercer país, a efectos de la aplicación del artículo 57;
 - g) las condiciones conforme a las cuales las actividades reguladas en la presente sección estarán prohibidas, limitadas o sujetas a determinadas condiciones en interés de la seguridad.
2. En el caso de los pilotos y la tripulación de cabina de pasajeros que participen en la explotación de las aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra b), o que participen en la explotación de 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 tripulación de cabina de pasajeros, la Comisión estará facultada, en virtud de los actos delegados adoptados de conformidad con el artículo 117, para modificar o complementar el anexo IV, cuando resulte necesario a raíz de avances técnicos, operativos o científicos o por pruebas de seguridad en relación con la tripulación aérea, a fin de conseguir, en la medida en que resulte necesario, los objetivos previstos en el artículo 1.
 3. Las normas previstas en los apartados 1 y 2 incluirán, cuando proceda, disposiciones para la expedición de todos los tipos de licencias y habilitaciones de pilotos exigidas en el marco del Convenio de Chicago. Estas normas también podrán incluir disposiciones para la expedición de otros tipos de licencias y habilitaciones.

SECCIÓN III.

Operaciones aéreas

Artículo 26

Requisitos esenciales

La explotación de las aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra b), deberá cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo V y, si procede, los anexos VII y VIII.

Artículo 27

Operadores

1. Los operadores con un centro de actividad principal en el territorio al que se aplican los Tratados y que participen en operaciones de transporte aéreo comerciales estarán sujetos a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 28 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 26. En el certificado deberán especificarse las facultades concedidas al personal y el alcance de las operaciones.

2. Cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 28, los operadores establecidos, residentes o con un centro de actividad principal en el territorio al que se aplican los Tratados y que participen en operaciones que no sean de transporte aéreo comercial estarán sujetos a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 28 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 26. En el certificado deberán especificarse las facultades concedidas al personal y el alcance de las operaciones.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, cuando así los dispongan los actos delegados adoptados en virtud del artículo 28, los operadores establecidos, residentes o con un centro de actividad principal en el territorio de los Estados miembros al que se aplican los Tratados y que participen en operaciones que no sean de transporte aéreo comercial podrán declarar su capacidad y la disponibilidad de los medios para cumplir las obligaciones asociadas con la explotación de conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 26.

3. Los Estados miembros velarán por que la explotación de aeronaves en el espacio aéreo del Cielo Único Europeo por parte de un operador establecido, residente o con un centro de actividad principal fuera del territorio al que se aplican los Tratados, pero para el que los Estados miembros realicen las funciones y las labores del Estado del operador en el marco del Convenio de Chicago, así como el personal y las organizaciones que participen en tales operaciones, tengan un nivel de seguridad equivalente al establecido en el presente Reglamento.

Artículo 28

Delegación de competencias

1. En aras a la explotación de las aeronaves a que se hace referencia en el artículo 2, apartado 1, letra b), la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 117, con el fin de establecer normas detalladas en relación con:
 - a) las condiciones específicas para la explotación de aeronaves de conformidad con los requisitos esenciales a que se hace referencia en el artículo 26;
 - b) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de los certificados a que se refiere el artículo 27, apartados 1 y 2, incluidas las condiciones para 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 concreta en cuestión, se requieran dichos certificados o se permitan dichas declaraciones, según proceda;

- c) las facultades y obligaciones de los titulares de los certificados a que se refiere el artículo 27, apartados 1 y 2, y de los operadores que expidan declaraciones conforme a las normas detalladas previstas en la letra b);
 - d) las condiciones que deben cumplir los operadores indicados en el artículo 27, apartados 1 y 2, y los miembros de sus tripulaciones aéreas 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 aérea;
 - e) los requisitos adicionales necesarios para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 26 aplicables a los operadores 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 con tripulación con operadores establecidos, residentes o con un centro de actividad principal fuera de dicho territorio;
 - f) las condiciones y los procedimientos necesarios para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales referidos en el artículo 26 sobre 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 65, apartado 7;
 - g) las condiciones conforme a las cuales la explotación de aeronaves estará prohibida, limitada o sujeta a determinadas condiciones en interés de la seguridad.
2. En cuanto a la explotación de las aeronaves a que se hace referencia en el artículo 2, apartado 1, letra b), la Comisión estará facultada, en virtud de actos delegados adoptados de conformidad con el artículo 117, para modificar o complementar el anexo V y, si procede, los anexos VII y VIII, cuando resulte necesario a raíz de avances técnicos, operativos o científicos o por pruebas de seguridad relacionadas con las operaciones aéreas, con el fin de conseguir, en la medida en que resulte necesario, los objetivos establecidos en el artículo 1.

Sección IV

Aeródromos

Artículo 29

Requisitos esenciales

Los aeródromos, los equipos de aeródromos, la explotación de aeródromos y la prestación de servicios de asistencia en tierra y los servicios de dirección en la plataforma en aeródromos cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el anexo VII y, si procede, en el anexo VIII.

Artículo 30

Certificación de aeródromos

- 1. Los aeródromos estarán sujetos a certificación que se expedirá con un certificado. Los cambios de dicho certificado también estarán sujetos a certificación y se expedirá un certificado de modificaciones al respecto.

El certificado y el certificado de modificaciones se expedirán previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que el aeródromo cumple las bases de certificación previstas en el apartado 2 y que el aeródromo no presenta elementos o características que hagan insegura su explotación.

Estos certificados cubrirán el aeródromo y su equipo relacionado con la seguridad.

2. Las bases de certificación para un aeródromo serán las siguientes:
 - a) las especificaciones de certificación aplicables al tipo de aeródromos;
 - b) las disposiciones 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 utilización hagan que cualquiera de las especificaciones de la certificación mencionadas en la letra a) sea inadecuada o inapropiada para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 29.

Artículo 31

Equipos de aeródromos críticos para la seguridad

1. Cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 34, los equipos de aeródromos críticos para la seguridad que se utilicen o que estén destinados a utilizarse en aeródromos que estén sujetos al presente Reglamento estarán sujetos a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Los certificados de tales equipos se expedirán previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que el equipo cumple las especificaciones detalladas establecidas de conformidad con el artículo 34 para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 29;

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 34, las organizaciones que participen en el diseño, la fabricación y el mantenimiento de equipos de aeródromos críticos para la seguridad podrán declarar la conformidad de dicho equipo crítico para la seguridad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 29.

Artículo 32

Organizaciones

1. Las organizaciones responsables de la explotación de aeródromos estarán sujetas a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 34 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 29.

En el certificado deberán especificarse 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 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 29.

Artículo 33

Protección de los alrededores de los aeródromos

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los aeródromos ubicados en su territorio están 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 32, 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 explotación son responsables. Adoptarán las medidas necesarias para mitigar dichos riesgos en la medida en que 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.

Artículo 34

Delegación de competencias

1. En el caso de los aeródromos, los equipos de aeródromos críticos para la seguridad, la explotación de los aeródromos y la prestación de servicios de asistencia en tierra y de dirección en la plataforma en los aeródromos, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 117 para establecer normas detalladas en relación con:
 - a) las condiciones específicas para la explotación de aeródromos de conformidad con los requisitos esenciales a que se hace referencia en el artículo 29;
 - b) las condiciones para establecer, de conformidad con el artículo 30, apartado 2, y para comunicar a un solicitante las bases de certificación aplicables a un aeródromo a efectos de certificación con arreglo al artículo 30, apartado 1;
 - c) las condiciones para establecer y comunicar a un solicitante las especificaciones detalladas aplicables a los equipos de aeródromos críticos para la seguridad a efectos de certificación con arreglo al artículo 31, apartado 1;
 - d) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de los certificados de los aeródromos previstos en el artículo 30, incluidas las limitaciones operativas relacionadas con el diseño concreto del aeródromo;
 - e) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de los certificados de equipos de aeródromos de seguridad crítica a que se refiere el artículo 31, incluidas las condiciones para 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 concreta en cuestión, se requieran dichos certificados o se permitan dichas declaraciones, según proceda;
 - f) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de los certificados a los que se refiere el artículo 32, apartado 1;

- g) las facultades y obligaciones de los titulares de los certificados a que se refieren el artículo 30, el artículo 31, apartado 1, y el artículo 32, apartado 1, y de las organizaciones que hagan declaraciones conforme al artículo 31, apartado 2;
 - h) 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 32, apartado 2;
 - i) las facultades y obligaciones de las organizaciones que presten servicios de asistencia en tierra y de las organizaciones que presten servicios de dirección en la plataforma que hayan realizado declaraciones conforme al artículo 32, apartado 2;
 - j) las condiciones para la aceptación y la conversión de los certificados de aeródromos nacionales expedidos conforme al Derecho nacional de los Estados miembros en los certificados de aeródromos citados en el artículo 30, incluidas las medidas que ya hayan sido autorizadas por el Estado miembro en cuestión sobre la base de las diferencias notificadas en relación con el anexo 14 del Convenio de Chicago;
 - k) las condiciones conforme a las cuales la explotación de aeródromos, o las actividades de las organizaciones previstas en el artículo 32, apartado 2, estarán prohibidas, limitadas o sujetas a determinadas condiciones en interés de la seguridad;
 - l) las condiciones para la publicación y difusión de la información obligatoria por parte de la Agencia conforme al artículo 65, apartado 6, y por parte de las autoridades nacionales competentes, para garantizar la seguridad de las operaciones de los aeródromos y de los equipos de aeródromos.
2. En el caso de los aeródromos, los equipos de aeródromos, la explotación de los aeródromos y los servicios de asistencia en tierra y de dirección en la plataforma, la Comisión estará facultada, en virtud de actos delegados adoptados de conformidad con el artículo 117, para modificar o complementar el anexo VII y, si procede, el anexo VIII, cuando resulte necesario a raíz de avances técnicos, operativos o científicos o por pruebas de seguridad relacionadas con los aeródromos, a fin de conseguir, en la medida en que resulte necesario, los objetivos establecidos en el artículo 1.

SECCIÓN V

Gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea

Artículo 35

Requisitos esenciales

La prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea (GTA/SNA) cumplirá los requisitos esenciales establecidos en el anexo VIII y, si procede, en el anexo VII.

Artículo 36

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

1. Los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea (GTA/SNA) estarán sujetos a certificación y se expedirá un certificado a su favor.
- Este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del

artículo 39 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 35.

En el certificado deberán especificarse las facultades concedidas y el alcance de los servicios prestados.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, de conformidad con los actos delegados adoptados en virtud del artículo 39, los Estados miembros podrán decidir que los proveedores de servicios de información de vuelo puedan declarar 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 35.

En ese caso, el Estado miembro correspondiente informará a la Comisión, a la Agencia y a los demás Estados miembros de su decisión. Esta decisión se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y la Agencia la incluirá en el archivo estipulado en el artículo 63.

Artículo 37

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

1. Cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 39, las organizaciones que participen en el diseño, la fabricación o el mantenimiento de sistemas y componentes GTA/SNA de los que dependa la seguridad o la interoperabilidad, estarán sujetas a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 39 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 35.

En el certificado se deberán especificar las facultades concedidas.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 39, las organizaciones que participen en el diseño, la fabricación o el mantenimiento de sistemas y componentes GTA/SNA, de los que dependa la seguridad o la interoperabilidad, podrán declarar su capacidad y la disponibilidad de los medios para cumplir las obligaciones asociadas con las actividades realizadas de conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 35.

Artículo 38

Sistemas y componentes GTA/SNA

1. Cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 39, los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea a que se refiere el artículo 36 deberán declarar que los sistemas y componentes GTA/SNA de los que dependa la seguridad o la interoperabilidad y que vayan a poner en marcha dichos proveedores de servicios cumplen las especificaciones detalladas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 39 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 35.

2. Cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 39, los sistemas y componentes GTA/SNA de los que dependa la seguridad o la interoperabilidad, estarán sujetos a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que los sistemas y componentes cumplen las especificaciones detalladas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 39 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 35.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 39, la organización que participe en el diseño, la fabricación o el mantenimiento de sistemas y componentes GTA/SNA, de los que dependa la seguridad o la interoperabilidad, podrán declarar que dichos sistemas y componentes cumplen las especificaciones detalladas establecidas de conformidad con el artículo 39 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 35 y que dichos sistemas y componentes son aptos para su uso.

Artículo 39

Delegación de competencias

1. En el caso de la prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 117, con el fin de establecer normas detalladas en relación con:
 - a) las condiciones específicas para la prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea de conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 35;
 - b) las condiciones para establecer y comunicar a un solicitante las especificaciones detalladas aplicables a los sistemas y componentes GTA/SNA a efectos de certificación con arreglo al artículo 38, apartado 2;
 - c) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de los certificados a que se refiere el artículo 36, incluidas las condiciones para 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 concreta en cuestión, se permitan las declaraciones, según proceda;
 - d) las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la suspensión o la revocación de los certificados a que se refiere el artículo 37, apartado 1, y el artículo 38, apartado 2, incluidas las condiciones para 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 concreta en cuestión, se requieran dichos certificados o se permitan dichas declaraciones, según proceda;
 - e) las facultades y obligaciones de los titulares de certificados a que se refiere el artículo 36 y, cuando proceda, los artículos 37 y 38;
 - f) las facultades y obligaciones de las organizaciones que expidan declaraciones de conformidad con el artículo 36, apartado 2, el artículo 37, apartado 2, y el artículo 38, apartado 2;

- g) las condiciones y los procedimientos para la declaración de proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea (GTA/SNA), de conformidad con el artículo 38, apartado 1, incluidas las condiciones para 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 concreta en cuestión, se requieran dichas declaraciones.
 - h) las condiciones conforme a las cuales la prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea estará prohibida, limitada o sujeta a determinadas condiciones en interés de la seguridad;
 - i) las condiciones para la publicación y difusión de la información obligatoria por parte de la Agencia conforme al artículo 65, apartado 6, y por parte de las autoridades nacionales competentes, para garantizar la seguridad en la prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea (GTA/SNA).
 - j) las normas operativas asociadas al uso del espacio aéreo y de sistemas y componentes GTA/SNA necesarios para el uso del espacio aéreo.
2. En cuanto a la prestación de servicios de gestión de tránsito aéreo y de navegación aérea, la Comisión estará facultada, en virtud de actos delegados adoptados de conformidad con el artículo 117, para modificar o complementar el anexo VIII y, si procede, el anexo VII, cuando resulte necesario a raíz de avances técnicos, operativos o científicos o por pruebas de seguridad relacionadas con la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, a fin de conseguir, en la medida en que resulte necesario, los objetivos establecidos en el artículo 1.
3. Las normas a que se refiere el apartado 1, cuando proceda:
- a) estarán en consonancia con el Plan maestro GTA;
 - b) se elaborarán sobre la base de las disposiciones pertinentes del Reglamento (UE) n° XXX/XXXX y establecerán mecanismos de transición para garantizar la continuidad de los certificados ya concedidos en virtud de dicho Reglamento.

Sección VI:

Controladores de tránsito aéreo

Artículo 40

Requisitos esenciales

Los controladores de tránsito aéreo así como las personas y organizaciones que intervengan en la formación, las pruebas, el reconocimiento médico o la evaluación médica de los controladores de tránsito aéreo, así como los dispositivos sintéticos de entrenamiento, cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el anexo VIII.

Artículo 41

Controladores de tránsito aéreo

- 1. Los controladores de tránsito aéreo estarán sujetos a certificación y se expedirá a su favor una licencia de controlador de tránsito aéreo y un certificado médico adecuado para el servicio que vayan a prestar.

2. La licencia de controlador aéreo a que se refiere el apartado 1 se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 44 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales de conocimientos teóricos, aptitudes prácticas, conocimientos lingüísticos y experiencia establecidos en el artículo 40.
3. El certificado médico a que se refiere el apartado 1 se expedirá previa solicitud, cuando el controlador de tránsito aéreo haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 44 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales de aptitud física previstos en el artículo 40.
4. En la licencia de controlador de tránsito aéreo y el certificado médico deberán especificarse las facultades concedidas al controlador de tránsito aéreo y el alcance de las licencias y del certificado médico.

Artículo 42

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

Las organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo, los médicos examinadores aeronáuticos y los centros médicos aeronáuticos estarán sujetos a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 44 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 40.

En el certificado se deberán especificar las facultades concedidas.

Artículo 43

Instructores y examinadores

Las personas responsables de impartir formación práctica o de evaluar las aptitudes prácticas de los controladores de tránsito aéreo estarán sujetas a certificación y se expedirá un certificado a su favor.

Este certificado se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 44 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 40.

En el certificado se deberán especificar las facultades concedidas.

Artículo 44

Delegación de competencias

1. En el caso de los controladores de tránsito aéreo, así como de las personas y organizaciones que participen en la formación, las pruebas, el reconocimiento médico o la evaluación médica de los controladores de tránsito aéreo, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 117, con el fin de establecer normas detalladas en relación con:

- a) las diferentes habilitaciones y anotaciones para las licencias de los controladores de tránsito aéreo a que se refiere el artículo 41;
 - b) las condiciones para la expedición, mantenimiento, modificación, suspensión o revocación de licencias, habilitaciones y anotaciones para las licencias de los controladores de tránsito aéreo y certificados médicos a que se refiere el artículo 41 y los certificados a que se refieren los artículos 42 y 43;
 - c) las facultades y responsabilidades de los titulares de licencias de controladores de tránsito aéreo, habilitaciones y anotaciones de licencias, certificados médicos, y certificados a que se refieren los artículos 41, 42 y 43;
 - d) las condiciones para la aceptación y conversión de las licencias y certificados médicos nacionales de los controladores de tránsito aéreo expedidos conforme al Derecho de los Estados miembros en las licencias y los certificados médicos de los controladores de tránsito aéreo a que se refiere el artículo 41;
 - e) las condiciones para la aceptación de licencias de controladores de tránsito aéreo expedidas conforme al Derecho de un tercer país, a efectos de la aplicación del artículo 57;
 - f) las condiciones conforme a las cuales la impartición de formación en el empleo estará prohibida, limitada o sujeta a determinadas condiciones en interés de la seguridad;
 - g) las condiciones para la publicación y difusión de la información obligatoria por parte de la Agencia conforme al artículo 65, apartado 6, y por parte de las autoridades nacionales competentes, para garantizar la seguridad en la impartición de formación en el empleo.
2. En el caso de los controladores de tránsito aéreo, las personas y organizaciones que participen 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, la Comisión estará facultada, en virtud de los actos delegados adoptados de conformidad con el artículo 117, para modificar o complementar el anexo VIII, cuando resulte necesario a raíz de avances técnicos, operativos o científicos o por pruebas en relación con las organizaciones formativas y los controladores de tránsito aéreo, con el fin de conseguir, en la medida en que resulte necesario, los objetivos estipulados en el artículo 1.

Sección VII:

Aeronaves no pilotadas

Artículo 45

Requisitos esenciales para las aeronaves no pilotadas

El diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de aeronaves no pilotadas y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota deberán cumplir los requisitos esenciales previstos en el anexo IX.

Artículo 46

Conformidad de las aeronaves no pilotadas

1. Cuando así lo dispongan los actos delegados adoptados en virtud del artículo 47 con vistas a conseguir niveles adecuados de seguridad, por lo que respecta a los principios establecidos en el artículo 4, apartado 2, el diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de aeronaves no pilotadas estarán sujetos a certificación. Estos certificados se expedirán previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 47 para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 45. En el certificado deberán especificarse las limitaciones de seguridad, las condiciones operativas y las facultades.
2. Cuando así lo dispongan los actos delegados adoptados en virtud del artículo 47 con vistas a conseguir niveles adecuados de seguridad, por lo que respecta a los principios establecidos en el artículo 4, apartado 2, el diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de aeronaves no pilotadas estarán sujetos a declaración. La declaración deberá realizarse cuando se cumplan los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 45 y las correspondientes normas detalladas establecidas de conformidad con el artículo 47 para garantizar la conformidad con estos requisitos esenciales.
3. Cuando así se disponga en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 47, dado que pueden alcanzarse niveles adecuados de seguridad sin la aplicación de los capítulos IV y V del presente Reglamento, dichos capítulos no serán aplicables a los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 45 y las correspondientes normas detalladas establecidas de conformidad con el artículo 47 para garantizar la conformidad con estos requisitos esenciales. En estos casos, dichos requisitos y normas constituirán la «legislación comunitaria de armonización» a tenor del Reglamento (CE) nº 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) nº 339/93, y la Decisión 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.

Artículo 47

Delegación de competencias

1. En el caso del diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de aeronaves no pilotadas y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 117, con el fin de establecer normas detalladas en relación con:
 - a) las condiciones y los procedimientos para la expedición, mantenimiento, modificación, suspensión o revocación de los certificados para el diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de aeronaves no pilotadas a que se refiere el artículo 46, apartados 1 y 2, incluidas las condiciones para 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 concreta en cuestión, se requieran dichos certificados o se permitan dichas declaraciones, según proceda;

- b) las condiciones y los procedimientos conforme a los cuales un operadores de una aeronave no pilotada se basará en los certificados o en las declaraciones expedidos de conformidad con las secciones I, II, III y VIII;
 - c) las condiciones conforme a las cuales los requisitos relativos al diseño, la producción y el mantenimiento de las aeronaves no pilotadas y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota, no estarán sujetos a los capítulos IV y V del presente Reglamento, a efectos del artículo 46, apartado 3;
 - d) las facultades y responsabilidades de los titulares de certificados y de los operadores que realicen declaraciones;
 - e) el marcado y la identificación de las aeronaves no pilotadas;
 - f) las condiciones en las que las operaciones de aeronaves no pilotadas estarán prohibidas, limitadas o sujetas a determinadas condiciones en interés de la seguridad.
2. En el caso del diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de las aeronaves no pilotadas y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlar la aeronave de forma remota, la Comisión estará facultada, en virtud de actos delegados adoptados en virtud del artículo 117, para modificar o complementar el anexo IX y, si procede, el anexo III, cuando resulte necesario a raíz de avances técnicos, operativos o científicos o por pruebas de seguridad relacionadas con las operaciones aéreas, a fin de conseguir, en la medida en que resulte necesario, los objetivos establecidos en el artículo 1.

SECCIÓN VIII

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

Artículo 48

Normas aplicables

Las aeronaves mencionadas en 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 los requisitos esenciales que figuran en los anexos II, IV, V y, si procede, en el anexo VIII, siempre que no sean contradictorios con los derechos de terceros países en virtud de convenios internacionales.

Artículo 49

Cumplimiento

1. La explotación 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 responsabilidades

asociadas a la explotación de dicha aeronave de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 48.

La autorización deberá especificar las facultades concedidas al operador y el alcance de las operaciones.

2. Cuando así lo dispongan los actos delegados adoptados en virtud del artículo 50, la explotación de aeronaves mencionada en el artículo 2, apartado 1, letra c), que no esté relacionada con el transporte aéreo comercial estará sujeta a certificación y se expedirá una autorización 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 explotación de dicha aeronave de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 48.

La autorización deberá especificar los privilegios concedidos al operador y el alcance de las operaciones.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, cuando así lo dispongan los actos delegados adoptados en virtud del artículo 50, 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 responsabilidades asociadas a la explotación de dicha aeronave de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 48.

3. Las autorizaciones y declaraciones a que se hace referencia en los apartados 1 y 2 solo se requerirán para la explotación de las aeronaves que entren o salgan del territorio en que se aplican los Tratados, o que operen en el mismo, con la excepción de la explotación de las aeronaves que solo sobrevuelan dicho territorio.

Artículo 50

Delegación de competencias

1. En cuanto a las aeronaves a que se hace referencia en el artículo 2, apartado 1, letra c), así como a sus tripulaciones y operaciones, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 117, con el fin de establecer normas detalladas en relación con:
 - a) la autorización de aeronaves que no disponen de un certificado estándar de aeronavegabilidad de la OACI o la autorización de pilotos que no tienen 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 explotar una aeronave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48;
 - c) las condiciones alternativas para casos en los que la conformidad con las normas y los requisitos mencionados en el artículo 48 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 expedir, mantener, modificar, suspender o revocar las autorizaciones a que se refiere el artículo 49, incluidas las condiciones para 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 concreta en cuestión, se

requieran dichas autorizaciones o se permitan las declaraciones, según proceda; estas condiciones tendrán en cuenta los certificados expedidos por el Estado de matrícula o el Estado del operador, sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 2111/2005 y en sus normas de desarrollo;

- e) las facultades y las responsabilidades de los titulares de las autorizaciones a que se refiere el artículo 49, apartados 1 y 2, y, en su caso, los operadores que efectúen declaraciones de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 49, apartado 2;
 - f) las condiciones conforme a las cuales la explotación de aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra c), estará prohibida, limitada o sujeta a determinadas condiciones en interés de la seguridad;
2. Al adoptar las normas a que se refiere el apartado 1, la Comisión se asegurará, en particular, de que:
- a) se haga uso, según proceda, de las prácticas recomendadas y los documentos de orientación de la OACI;
 - b) ningún requisito exceda de lo exigido, en virtud del presente Reglamento, a las aeronaves indicadas en el artículo 2, apartado 1, letra b), inciso i), y a los operadores y la tripulación aérea de dichas aeronaves;
 - c) el proceso a través del cual se obtienen las autorizaciones indicadas en el artículo 40, apartados 1 y 2, sea sencillo, proporcionado, eficaz y rentable y permita demostrar el cumplimiento de una forma proporcionada con la complejidad de la operación y el riesgo que entraña dicha operación; la Comisión velará en particular por que se tengan en cuenta:
 - 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 adoptados en virtud del artículo 51, apartado 10;
 - iii) otra información reconocida sobre aspectos de la seguridad en relación con el operador afectado;
 - iv) los certificados expedidos en virtud de las disposiciones legislativas de un tercer país;
 - d) 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 51

Certificación, supervisión y ejecución

1. Los Estados miembros, la Comisión y la Agencia 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 de las disposiciones del presente Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución, la Agencia y las autoridades nacionales competentes deberán, de conformidad con el presente Reglamento:
 - a) recibir y evaluar las solicitudes que reciban, expedir y, en su caso, renovar los certificados y recibir las declaraciones que se efectúen para ellas, de conformidad con lo dispuesto en 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, componentes, equipos, sistemas GTA/SNA, componentes GTA/SNA, dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y aeródromos sujetos a lo dispuesto en el capítulo III;
 - c) llevar a cabo las investigaciones, inspecciones, auditorías y otras actividades de supervisión necesarias para detectar posibles incumplimientos por parte de las personas indicadas en el punto b) de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en sus actos delegados y de ejecución que les sean aplicables;
 - d) adoptar todas las medidas de ejecución necesarias, incluida la modificación, suspensión o revocación de certificados expedidos por estas, la inmovilización en tierra de las aeronaves y la imposición de sanciones, al objeto de poner fin a las infracciones observadas.
3. Las responsabilidades de las tareas relacionadas con la certificación, supervisión y 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 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 y 70.

La autoridad nacional competente del Estado miembro donde se encuentra el aeródromo será responsable de las tareas en relación con el certificado del aeródromo indicado en el artículo 30, apartado 1, y con el certificado de una organización responsable de la explotación de un aeródromo indicado en el artículo 32, apartado 1. El certificado de una organización responsable de la explotación de un aeródromo podrá combinarse con el certificado de un aeródromo o ser expedido por separado.

En todos los demás casos, la autoridad nacional competente del Estado miembro donde reside la persona física que solicita el certificado o efectúa la declaración o, si se trata de personas jurídicas, donde se encuentre el establecimiento principal de la persona jurídica, será responsable de estas tareas, salvo si los actos delegados adoptados en virtud del apartado 10 disponen otra cosa.

No obstante, cuando así lo dispongan los actos delegados adoptados en virtud del apartado 14:

- a) los médicos examinadores aéreos, los centros de medicina aeronáutica y los facultativos de medicina general serán responsables de la expedición de los certificados médicos de los pilotos mencionados en el artículo 20, apartado 3, y de los certificados médicos de los controladores de tránsito aéreo mencionados en el artículo 41, apartado 1;
- b) las organizaciones de formación de pilotos y de tripulación de cabina de pasajeros que hayan sido aprobadas de conformidad con el artículo 22 y los operadores que cuenten con un certificado de conformidad con el artículo 27 serán responsables de la expedición de los certificados de la tripulación de cabina de pasajeros mencionados en el artículo 21.

4. 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 de la aviación civil.
5. La Agencia gestionará y utilizará las herramientas y los procedimientos necesarios para recabar, intercambiar y analizar información de seguridad obtenida de programas de inspecciones en pista establecidos por los actos delegados adoptados en virtud del apartado 10.
6. Con el fin de facilitar el ejercicio de sus tareas en relación con la certificación, la supervisión y la ejecución, la Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes intercambiarán información, incluida la relativa a infracciones posibles u observadas.
7. La Agencia promoverá una aplicación y un entendimiento comunes de los requisitos recogidos en el presente Reglamento y en sus actos delegados y de ejecución, entre otras actuaciones, mediante el desarrollo del material de orientación mencionado en el artículo 65, apartado 3, previa consulta a las autoridades nacionales competentes.
8. 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 operaciones 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 resolver estas diferencias sin demora indebida. En caso de que no sea posible eliminar esas diferencias, la Agencia presentará la cuestión a la Comisión.
9. La Agencia y las autoridades nacionales competentes llevarán a cabo las acciones necesarias para aumentar y promover la sensibilización respecto de la seguridad de la aviación civil y difundirán información sobre seguridad para la prevención de accidentes y de incidentes.
10. Por lo que respecta a las tareas de la Agencia y de las autoridades nacionales competentes relativas a la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del presente Reglamento, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 117 con el fin de establecer normas detalladas en relación con:
 - a) las condiciones de recopilación, intercambio y difusión de la información entre la Agencia y las autoridades nacionales competentes para el cumplimiento de sus tareas;
 - b) 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 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;
 - c) las condiciones para las cualificaciones de los inspectores y las organizaciones que participen en su formación;
 - d) las condiciones para llevar a cabo inspecciones en pista y para la inmovilización de las aeronaves en tierra cuando las aeronaves, sus operadores o sus tripulaciones no

cumplan los requisitos del presente Reglamento o de sus actos delegados y de ejecución;

- e) las condiciones para los sistemas de gestión y ejecución de la Agencia y de las autoridades nacionales competentes en relación con el ejercicio de las tareas de certificación, supervisión y ejecución;
- f) en relación con el apartado 3, las condiciones 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;
- g) en relación con el apartado 3, las condiciones para la asignación de responsabilidades a los médicos examinadores aéreos y los centros de medicina aeronáutica a efectos de la expedición de los certificados médicos de pilotos y de los certificados médicos de los controladores de tránsito aéreo, así como las condiciones en las que se otorgarán estas responsabilidades a los facultativos de medicina general, con vistas a asegurar el cumplimiento eficaz de las tareas relacionadas con la certificación médica de pilotos y controladores de tránsito aéreo;
- h) en relación con el apartado 3, las condiciones para asignación de responsabilidades a las organizaciones de formación de pilotos y de tripulación de cabina de pasajeros a efectos de la expedición del certificado de tripulación de cabina de pasajeros, con vistas a asegurar el cumplimiento eficaz de las tareas relacionadas con la certificación de la tripulación de cabina de pasajeros.

Artículo 52

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 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 definirá los perfiles de cualificación y experiencia necesarios y los comunicará a las autoridades nacionales competentes, a fin de que estas últimas puedan utilizarlos para designar, 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 a los inspectores de la aviación europea para la realización de actividades de supervisión y de certificación. La Agencia coordinará dichas solicitudes y desarrollará los procedimientos adecuados para este fin, previa consulta a las autoridades nacionales competentes.
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. Los costes de la asistencia prestada por los inspectores de la aviación europea designados por las autoridades nacionales competentes se cubrirán mediante tasas. Para ello, la Agencia facturará, en nombre de la autoridad nacional competente que haya incurrido en el gasto, a la persona física o jurídica objeto de las actividades de certificación o de supervisión realizadas por estos inspectores. La Agencia transferirá el importe cobrado a esa persona a la autoridad nacional competente de que se trate.

5. Por lo que respecta al mecanismo para la puesta en común y el intercambio a que se refiere el apartado 1, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 117 con el fin de establecer normas detalladas en relación con:
- a) los derechos y las obligaciones de la Agencia y de las autoridades nacionales competentes que soliciten, reciban o presten asistencia a través de este mecanismo;
 - b) las autorizaciones de los inspectores de la aviación europea y las reglas aplicables a los mismos cuando presten dicha asistencia;
 - c) la fijación y el cobro de las tasas mencionadas en el apartado 4.

Artículo 53

Transferencia de responsabilidades

1. Los Estados miembros podrán transferir a la Agencia la responsabilidad de certificación, supervisión y ejecución en relación con algunas o todas las organizaciones, los operadores, el personal, las aeronaves, los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento o los aeródromos de los que el Estado miembro afectado sea responsable en el marco del presente Reglamento.

Una vez realizada dicha transferencia, la Agencia será la autoridad competente a efectos de la responsabilidad transferida, quedando el Estado miembro en cuestión liberado de dicha responsabilidad. En relación con el ejercicio de dicha responsabilidad por la Agencia, se aplicarán los capítulos IV y V.

2. Los Estados miembros podrán, siempre que exista consentimiento mutuo, transferir a otro Estado miembro la responsabilidad de certificación, supervisión y ejecución en relación con algunas o todas las organizaciones, los operadores, el personal, las aeronaves, los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento o los aeródromos de los que sean responsables en el marco del presente Reglamento.

Una vez realizada dicha transferencia, la autoridad nacional competente del Estado miembro al que se transfiera la responsabilidad será la autoridad competente a efectos de la responsabilidad transferida, quedando el Estado miembro que haya transferido la responsabilidad liberado de la misma.

En relación con el ejercicio de dicha responsabilidad, se aplicarán las disposiciones de los capítulos II y IV y de los artículos 120 y 121, así como las disposiciones aplicables del Derecho nacional del Estado miembro al que se transfiere la responsabilidad.

3. La Agencia o un Estado miembro, según proceda, solo aceptarán la transferencia de las responsabilidades mencionadas en los apartados 1 o 2 si consideran que pueden efectivamente ejercer la responsabilidad transferida de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y en sus actos delegados y de ejecución.
4. Cuando un Estado miembro tenga la intención de transferir determinadas responsabilidades de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1 o 2, elaborará, junto con la Agencia o con el otro Estado miembro, según proceda, un plan de transición que garantice una transferencia ordenada de dichas responsabilidades. Antes de finalizar ese plan de transición, deberá consultarse sobre el mismo a las personas físicas o jurídicas afectadas por la transferencia y, en el supuesto de una transferencia según lo indicado en el apartado 2, a la Agencia.

La Agencia y el Estado miembro o los Estados miembros afectados, según proceda, se asegurarán de que la transferencia de responsabilidades se lleva a cabo de acuerdo con lo dispuesto en el plan de transición.

5. La Agencia habilitará, en el archivo establecido en el artículo 63, una lista de los Estados miembros que hayan transferido responsabilidades en virtud del presente artículo. Esa lista incluirá datos sobre las responsabilidades transferidas, permitiendo una identificación clara de las responsabilidades después de la transferencia y de las organizaciones, los operadores, el personal, las aeronaves, los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento o los aeródromos afectados, según proceda.

La Agencia tendrá en cuenta las responsabilidades transferidas a la hora de llevar a cabo inspecciones y otras actividades de supervisión de conformidad con el artículo 73.

6. El presente artículo se entiende sin perjuicio de los derechos y las obligaciones de los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago. Cuando, en virtud del presente artículo, un Estado miembro transfiera responsabilidades que se le han conferido en virtud del Convenio de Chicago, informará a la OACI de que la Agencia u otro Estado miembro actúa como su representante autorizado a efectos del cumplimiento de sus obligaciones en el marco del Convenio de Chicago.

Artículo 54

Organizaciones que realizan operaciones multinacionales

1. Una organización podrá solicitar a la Agencia que actúe como la autoridad competente responsable de la certificación, la supervisión y la ejecución en relación con esa organización, apartándose del artículo 51, apartado 3, en caso de que dicha organización sea titular de un certificado en virtud de lo dispuesto en el capítulo III o cumpla los requisitos para solicitar ese certificado a la autoridad nacional competente de un Estado miembro, pero una parte significativa del personal y de las instalaciones objeto del certificado se encuentra o tiene la intención de que se encuentre en otro Estado miembro o en otros Estados miembros.

También podrán hacer esta solicitud dos o más organizaciones, cada una de las cuales tenga un centro de actividad principal en un Estado miembro diferente y cada una de las cuales sea titular de un certificado en virtud de lo dispuesto en el capítulo III o cumpla los requisitos para solicitarlo para el mismo tipo de actividad aérea.

Cuando las organizaciones a las que se hace referencia en los párrafos primero y segundo realicen tal solicitud, deberán informar de ello a las autoridades nacionales competentes de los Estados miembros en donde se encuentren sus centros de actividad principales.

2. Si la Agencia considera que puede ejercer de manera eficaz las responsabilidades de certificación, supervisión y ejecución, según lo solicitado, de conformidad con el presente Reglamento y sus actos delegados, elaborará, junto el Estado miembro o con los Estados miembros afectados, según proceda, un plan de transición que asegure una transferencia ordenada de dichas responsabilidades. Se consultará a las organizaciones que soliciten la transferencia sobre ese plan de transición antes de la finalización del mismo.

La Agencia y el Estado miembro o los Estados miembros afectados, según proceda, se asegurarán de que la transferencia de responsabilidades se lleva a cabo de acuerdo con lo dispuesto en el plan de transición.

3. Una vez realizada dicha transferencia de la responsabilidad, en virtud de los apartados 1 y 2, la Agencia será la autoridad competente a efectos de la responsabilidad transferida, quedando el Estado miembro o los Estados miembros en cuestión liberados de dicha responsabilidad. En relación con el ejercicio de dicha responsabilidad por la Agencia, se aplicarán los capítulos IV y V.
4. Las disposiciones del artículo 53, apartados 5 y 6, se aplicarán consecuentemente a cualquier transferencia de responsabilidad en virtud del presente artículo.

Artículo 55

Mecanismo de supervisión de emergencia

1. La Agencia recomendará a un Estado miembro la transferencia de responsabilidades en virtud del artículo 53, si se cumplen todas las condiciones siguientes:
 - a) los resultados de inspecciones y otras actividades de supervisión llevadas a cabo por la Agencia en virtud del artículo 73 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.
2. Si el Estado miembro afectado no ha aplicado la recomendación de la Agencia o no ha solucionado las deficiencias en un plazo de tres meses desde la fecha de dicha recomendación, la Comisión podrá decidir, cuando considere que se cumplen las condiciones del apartado 1, que la responsabilidad de las tareas de certificación, supervisión y ejecución en cuestión sean temporalmente transferidas a la Agencia. La decisión se adoptará por medio de actos de ejecución que se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 116, apartado 2. Por razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas relacionadas con la seguridad de la aviación, la Comisión adoptará los actos de ejecución inmediatamente aplicables, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 116, apartado 4.
3. A partir de la fecha en que surta efecto la decisión de ejecución a que se refiere el apartado 2, la Agencia evaluará regularmente si sigue cumpliéndose la condición indicada en el apartado 1, letra c). Si considera que la condición ya no se cumple, formulará una recomendación a la Comisión para poner fin a la transferencia temporal de responsabilidades.
4. Si la Comisión considera, teniendo en cuenta esa recomendación, que ya no se cumple la condición del apartado 1, letra c), decidirá que debe ponerse fin a la transferencia temporal de responsabilidades a la Agencia.

La decisión se adoptará por medio de actos de ejecución que se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 116, apartado 2. Por

razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas relacionadas con la seguridad de la aviación, la Comisión adoptará los actos de ejecución inmediatamente aplicables, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 116, apartado 4.

5. Una vez realizada la transferencia de la responsabilidad, en virtud del apartado 2, la Agencia será la autoridad competente a efectos de la responsabilidad transferida, quedando el Estado miembro en cuestión liberado de dicha responsabilidad. En relación con el ejercicio de dicha responsabilidad por la Agencia, se aplicarán los capítulos IV y V.
6. Las disposiciones del artículo 53, apartados 5 y 6, se aplicarán consecuentemente a cualquier transferencia de responsabilidad en virtud del presente artículo. La Agencia también incluirá en el fichero establecido en virtud del artículo 63 las decisiones de ejecución de la Comisión a que se refieren los apartados 2 y 4.

Artículo 56

Validez de certificados y declaraciones

1. Los certificados expedidos y las declaraciones realizadas en virtud del presente Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución serán válidos, sin requisitos ni evaluaciones ulteriores, en todos los Estados miembros.
2. En caso de que la Comisión considere 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 sus actos delegados y de ejecución, la Comisión, conforme a 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 decisión se adoptará por medio de actos de ejecución que se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 116, apartado 2. Por razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas relacionadas con la seguridad de la aviación, la Comisión adoptará los actos de ejecución inmediatamente aplicables, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 116, apartado 4.

A partir de la fecha en que surta efecto esa decisión de ejecución, el certificado o la declaración en cuestión, apartándose de lo dispuesto en el apartado 1, dejará de tener validez 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, conforme a una recomendación de la Agencia, que el certificado o la declaración en cuestión vuelva a tener validez en todos los Estados miembros, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1. La decisión se adoptará por medio de actos de ejecución que se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 116, apartado 2. Por razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas relacionadas con la seguridad de la aviación, la Comisión adoptará los actos de ejecución inmediatamente aplicables, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 116, apartado 4.

4. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 2111/2005.

Artículo 57

Aceptación de la certificación de terceros países

La Agencia y las autoridades nacionales competentes podrán expedir los certificados previstos en el presente Reglamento y en sus actos delegados y de ejecución 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 que han sido expedidos en virtud de las leyes de un tercer país, siempre y cuando dicha posibilidad esté contemplada en:

- a) acuerdos internacionales en relación con el reconocimiento de certificados celebrados entre la Unión y un tercer país; o
- b) los actos delegados adoptados en virtud del artículo 18, apartado 1, letra l), del artículo 25, apartado 1, letra f), y del artículo 44, apartado 1, letra e).

Artículo 58

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 que cumplen los criterios establecidos en el anexo VI. La Agencia y las autoridades nacionales competentes que recurran a organismos cualificados establecerán un sistema para esa acreditación y para la evaluación del cumplimiento de dichos criterios por los organismos cualificados, tanto en el momento de la acreditación como de manera continua posteriormente.

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, revocarán o suspenderán 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, modifique, suspenda o revoque certificados, o para que reciba declaraciones, en nombre de la Agencia o de la autoridad nacional competente. Esa 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 en virtud del 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 reconocer las facultades

otorgadas a un organismo cualificado por otra autoridad competente en virtud del apartado 3.

5. La Agencia y las autoridades nacionales competentes intercambiarán información sobre las acreditaciones concedidas, suspendidas y revocadas. La Agencia publicará esta información en el archivo a que se hace referencia en el artículo 63.

Artículo 59

Disposiciones de salvaguardia

1. El presente Reglamento y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo 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 lo dispuesto en el presente Reglamento y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo;
 - c) la medida adoptada es proporcional a la gravedad del problema.

En tal caso, el Estado miembro afectado informará de inmediato a la Comisión, la Agencia y los otros Estados miembros, a través del fichero establecido en el artículo 63, de las medidas adoptadas y las razones por las que se han adoptado.

2. Si la duración de las medidas a las que se hace referencia en el apartado 1 exceden de ocho meses consecutivos o si un Estado miembro ha adoptado las mismas medidas reiteradamente y su duración total excede de ocho meses, la Agencia evaluará si se han cumplido las condiciones del apartado 1 y expedirá, en un plazo de tres meses desde la fecha de recepción de la notificación a que se refiere el apartado 1, una recomendación a la Comisión en relación con el resultado de esa evaluación. La Agencia incluirá tal recomendación en el archivo estipulado en el artículo 63.

En tal caso, la Comisión, teniendo en cuenta esa recomendación, evaluará si se han cumplido esas condiciones. Si la Comisión considera que no se han cumplido esas condiciones o si discrepa del resultado de la evaluación de la Agencia, adoptará, en los tres meses siguientes a la fecha de recepción de esa recomendación, una decisión de ejecución a tal efecto, que se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y se recogerá en el archivo establecido en el artículo 63.

El Estado miembro afectado pondrá fin inmediatamente a las medidas adoptadas en virtud del apartado 1 en el momento de la notificación de la decisión de ejecución.

3. Cuando reciba la notificación a la que hace referencia el apartado 1, la Agencia procederá asimismo a evaluar, sin demora indebida, si la Agencia puede hacer frente al problema identificado por el Estado miembro mediante la adopción de las decisiones a las que hace referencia el artículo 65, apartado 4, párrafo primero, de manera que las medidas adoptadas por el Estado miembro ya no sean necesarias. Si la Agencia considera que se puede hacer frente al problema de ese modo, adoptará la decisión adecuada para ello. Si considera que no se puede hacer frente al problema de ese modo, formulará una recomendación a la Comisión en relación con la

modificación de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento que considere necesaria a la luz de la aplicación del apartado 1.

4. Si fuera necesario a la luz de la aplicación del apartado 1, la Comisión considerará, sin demora injustificada, y teniendo en cuenta la recomendación de la Agencia, la modificación de cualquiera de los actos delegados adoptados en virtud del artículo 18, apartado 1, del artículo 25, apartado 1, del artículo 28, apartado 1, del artículo 34, apartado 1, del artículo 39, apartado 1, del artículo 44, apartado 1, del artículo 47, apartado 1, y del artículo 50, apartado 1.

Artículo 60

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 de las disposiciones del capítulo III, que no sean los requisitos esenciales establecidos en esas disposiciones, o de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud de dichas disposiciones 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) está asegurado un nivel aceptable de seguridad y protección del medio ambiente y de cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables, en caso necesario mediante la aplicación de medidas de mitigación;
 - 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, la Agencia y los otros Estados miembros, a través del fichero establecido en el artículo 63, de la exención concedida, la razón de la concesión y, en su caso, las medidas de mitigación necesarias aplicadas.

2. Si la duración de la exención a la que se hace referencia en el apartado 1 excede de ocho meses consecutivos o si un Estado miembro ha concedido las mismas exenciones reiteradamente y su duración total excede de ocho meses, la Agencia evaluará si se han cumplido las condiciones del apartado 1 y emitirá, en un plazo de tres meses desde la fecha de recepción de la notificación a que se refiere el apartado 1, una recomendación a la Comisión en relación con el resultado de esa evaluación. La Agencia incluirá tal recomendación en el archivo establecido en el artículo 63.

En tal caso, la Comisión, teniendo en cuenta esa recomendación, evaluará si se han cumplido esas condiciones. Si la Comisión considera que no se han cumplido esas condiciones o si discrepa del resultado de la evaluación de la Agencia, adoptará, en los tres meses siguientes a la fecha de recepción de esa recomendación, una decisión de ejecución a tal efecto, que se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y se recogerá en el archivo establecido en el artículo 63.

El Estado miembro afectado revocará inmediatamente la exención concedida en virtud del apartado 1 en el momento de la notificación de la decisión de ejecución.

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 archivo establecido en el artículo 63, 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, sin demora indebida, formulará una recomendación a la Comisión sobre si la solicitud del Estado miembro cumple las condiciones del párrafo primero.

En caso necesario a la luz de la aplicación de este apartado, la Comisión, sin demora y teniendo en cuenta esa recomendación, considerará la modificación del acto delegado o de ejecución en cuestión.

Artículo 61

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 sus actos delegados y de ejecución, que sea pertinente para las demás partes para el cumplimiento de sus tareas en virtud del 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 delegados a que hace referencia el apartado 4.
2. La Agencia coordinará a escala de la Unión la recopilación, el intercambio y el análisis de información sobre cuestiones que recaigan dentro del alcance de este Reglamento. A tal efecto, la Agencia podrá suscribir con personas físicas y jurídicas sujetas al presente Reglamento, o con asociaciones de estas personas, acuerdos administrativos sobre recopilación, intercambio y análisis de información.
3. A petición de la Comisión, la Agencia analizará cuestiones urgentes o importantes que estén dentro del alcance del presente Reglamento. Si procede, las autoridades nacionales competentes cooperarán con la Agencia en la realización de dicho análisis.
4. La Comisión adoptará normas detalladas sobre las modalidades del intercambio de información a que hace referencia el apartado 1 entre la Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes y de la difusión de dicha información a las partes interesadas. Dichas normas se recogerán en actos de ejecución que se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 116, apartado 3.

Las normas detalladas a que se refiere el párrafo primero tendrán en cuenta lo siguiente:

- a) la necesidad de 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 estipulados en el mismo;
 - b) la necesidad de limitar la difusión y el uso de información a la que resulte estrictamente necesaria a fin de conseguir esos objetivos;
 - c) la necesidad de evitar que la información esté disponible o que se utilice con el fin de determinar culpabilidades o responsabilidades.
5. 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 adoptarán las medidas necesarias para garantizar un nivel apropiado de confidencialidad de la información que reciban en virtud del presente artículo, sin perjuicio de cualesquiera requisitos de confidencialidad más estrictos contemplados en el Reglamento (UE) nº 996/2010, en el Reglamento (UE) nº 376/2014 o en otras disposiciones legislativas de la Unión.
6. 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 un informe sobre seguridad. Dicho informe recogerá un análisis de la situación general en términos de seguridad, redactado de un modo sencillo y fácil de entender, e indicará si han aumentado los riesgos de seguridad.

Artículo 62

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 61, apartados 1 y 2, la fuente de dicha información deberá protegerse en virtud de la legislación de la Unión y nacional vigente 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 sus actos delegados y de ejecución.

Lo dispuesto en el párrafo primero no se aplicará en los casos de conducta dolosa o en los que se haya hecho caso omiso de forma manifiesta, grave y seria de un riesgo evidente y se haya cometido una falta grave de responsabilidad profesional para ofrecer la protección exigida de manera manifiesta por las circunstancias, causando daños previsibles a personas o propiedades, o que comprometan gravemente el nivel de seguridad de la aviación civil.
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 sus actos delegados y de ejecución no estarán sujetos a

ningún perjuicio por parte de la empresa u organización a la que prestan servicios, debido a la información facilitada.

Lo dispuesto en el primer párrafo no se aplicará en los casos de conducta dolosa o en los que se haya hecho caso omiso de forma manifiesta, grave y seria de un riesgo evidente y se haya cometido una falta grave de responsabilidad profesional para ofrecer la protección exigida de manera manifiesta por las circunstancias, causando daños previsibles a personas o propiedades, o que comprometan gravemente el nivel de seguridad de la aviación civil.

5. Las disposiciones de este artículo no impedirán que los Estados miembros, la Comisión y la Agencia adopten las medidas necesarias para mantener o mejorar la seguridad de la aviación civil.
6. Las disposiciones del presente artículo se aplicarán sin perjuicio de las normas de protección de la fuente de información establecidas en el Reglamento (CE) nº 996/2010 y en el Reglamento (UE) nº 376/2014.

Artículo 63

Archivo de información

1. La Agencia establecerá, en colaboración con la Comisión y con las autoridades nacionales competentes, y gestionará un archivo de 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 archivo incluirá información sobre:

- a) los certificado expedidos y las declaraciones recibidas por la Agencia y por las autoridades nacionales competentes de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III y en los artículos 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 y 70;
- b) los certificado expedidos y las declaraciones recibidas por organismos cualificados en nombre de la Agencia y de las autoridades nacionales competentes en virtud del artículo 58, apartado 3;
- c) las acreditaciones concedidas por la Agencia y las autoridades nacionales competentes a los organismos cualificados en virtud del artículo 58, incluida la información sobre el alcance de la acreditación;
- d) las medida 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 la Comisión adoptadas en virtud del artículo 2, apartado 4;
- f) las decisiones de los Estados miembros adoptadas en virtud del artículo 36, apartado 2;
- g) las transferencias por los Estados miembros de responsabilidades a la Agencia o a otro Estado miembro en virtud de los artículos 53 y 54, incluidos los detalles de las responsabilidades transferidas;

- h) las decisiones de la Comisión adoptadas en virtud del artículo 55, incluidos los detalles de las responsabilidades transferidas a la Agencia con arreglo a dichas decisiones;
 - i) las decisiones de la Comisión adoptadas en virtud del artículo 56;
 - j) 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 28, apartado 1, letra f), y los dictámenes correspondientes de la Agencia emitidos en virtud del artículo 65, apartado 7;
 - k) las notificaciones de los Estados miembros en relación con las medidas adoptadas para responder inmediatamente a un problema relativo a la seguridad de la aviación civil y en relación con la concesión de exenciones, y las recomendaciones de la Agencia y las decisiones de la Comisión correspondientes, en virtud del artículo 59, apartado 1, y del artículo 60, apartado 1;
 - l) las solicitudes de los Estados miembros relativas a otros medios de cumplimiento y las recomendaciones correspondientes de la Agencia en virtud del artículo 60, apartado 3;
 - m) las notificaciones de la Agencia y las decisiones correspondientes de la Comisión en virtud del artículo 65, apartado 4;
 - n) otra información que pueda ser necesaria para garantizar la cooperación eficaz a que se refiere el párrafo primero.
2. Las autoridades nacionales competentes, los médicos examinadores aéreos y los centros de medicina aeronáutica también intercambiarán información relativa a la aptitud física de los pilotos a través del archivo 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 20.
 3. Todos los datos personales, incluidos los datos sobre la salud, que se incluyen en el archivo 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 archivo antes de dicho tratamiento.
 5. Los Estados miembros y la Agencia podrán restringir el alcance de los derechos de los interesados de acceso, rectificación y eliminación de datos personales incluidos en el archivo, en la medida que resulte estrictamente necesario para salvaguardar la seguridad de la aviación civil, de conformidad con el artículo 13 de la Directiva 95/46/CE y con el artículo 20 del Reglamento(UE) n° 45/2011.
 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 podrán disfrutar, para el ejercicio de sus tareas, de un acceso en línea seguro a toda la información contenida en el archivo.

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

7. La información contenida en el archivo 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 física 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 archivo, 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 las normas necesarias para el funcionamiento y la administración del archivo. Dichas normas se recogerán en actos de ejecución que se adoptarán de acuerdo con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 116, apartado 3, y establecerán requisitos detallados en cuanto a:
 - a) los aspectos técnicos del establecimiento y el mantenimiento del archivo;
 - b) la clasificación de la información que deben transmitir la Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes para su inclusión en el archivo, incluidas la forma y la modalidad de transmisión de dicha información;
 - c) las actualizaciones regulares y normalizadas de la información incluida en el archivo;
 - d) las modalidades de difusión y publicación de determinada información incluida en el archivo, de conformidad con el apartado 6;
 - e) la clasificación de información relativa a la aptitud física 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 archivo, incluidas la forma y la modalidad de transmisión de dicha información;
 - f) las modalidades de protección de la información contenida en el archivo frente a accesos no autorizados, acceso restringido a la información y protección de los datos personales incluidos en el archivo 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 accidental o ilegal;
 - g) el período máximo de conservación permitido en relación con los datos personales contenidos en el archivo, incluida la información relativa a la aptitud física de los pilotos que constituya datos personales;
 - h) las condiciones detalladas en 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 archivo, a efectos del apartado 5.

CAPÍTULO V

LA AGENCIA DE SEGURIDAD AÉREA DE LA UNIÓN EUROPEA

SECCIÓN I

TAREAS

Artículo 64

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 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;
 - 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, previa petición, a establecer, medir, registrar y analizar los indicadores de rendimiento, cuando la legislación de la Unión establezca sistemas de rendimiento en relación con la aviación civil;
 - i) 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 65

Medidas que competen a 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 virtud del mismo. Los documentos que la Agencia presente a la Comisión con estos fines adoptarán la forma de dictámenes.
2. La Agencia realizará recomendaciones dirigidas a la Comisión para la aplicación de los artículos 59 y 60.
3. La Agencia, en virtud del artículo 104 y de los actos delegados y de ejecución aplicables adoptados en virtud del presente Reglamento, establecerá especificaciones de certificación, 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 adecuadas para la aplicación de los artículos 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 y 73.

La Agencia podrá conceder exenciones a personas físicas o jurídicas a las que haya expedido un certificado en las situaciones previstas en el artículo 60, apartado 1, y sin perjuicio de 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 archivo establecido en el artículo 63, de la exención concedida, las razones de la concesión y, en su caso, las medidas de mitigación necesarias aplicadas. Si la duración de una exención excede de ocho meses consecutivos o si la Agencia ha concedido la misma exención reiteradamente y la duración total excede de ocho meses, la Comisión evaluará si se han cumplido esas condiciones y, si considera que no es así, adoptará una decisión de ejecución a tal efecto, que se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y se incluirá en el archivo establecido en virtud del artículo 63. La Agencia revocará inmediatamente la exención en el momento de la notificación de dicha decisión de ejecución.

5. La Agencia emitirá informes sobre las inspecciones y otras actividades de supervisión llevadas a cabo en virtud del artículo 73.
6. La Agencia responderá sin demora indebida a un problema urgente de seguridad que entre dentro del ámbito del presente Reglamento, determinando la acción correctora que deben adoptar las autoridades nacionales competentes o las personas físicas y jurídicas sujetas a lo dispuesto en el presente Reglamento y difundiendo la información relacionada a las autoridades nacionales competentes y a las personas, incluidas directrices o recomendaciones, si es necesario para salvaguardar los objetivos establecidos en el artículo 1.
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 28, apartado 1, letra f), que se aparten de las especificaciones sobre certificación adoptadas por la Agencia.

Artículo 66

Certificación de la aeronavegabilidad y certificación medioambiental

1. Respecto a los productos, componentes y equipos no instalados indicados en el artículo 2, apartado 1, letra a), y en el artículo 2, apartado 1, letra 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, fabricación 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:

- a) respecto de cada diseño de un producto para el que se haya solicitado un certificado de tipo, un certificado de modificaciones, incluido un certificado de tipo suplementario o una aprobación de un diseño de reparación con arreglo al artículo 11, establecerá y notificará al solicitante las bases de la certificación de tipo;
 - b) respecto de cada producto para el que se haya solicitado un certificado de aeronavegabilidad restringido o un certificado acústico restringido, en virtud del artículo 17, apartado 2, letra a), establecerá y notificará al solicitante las especificaciones de aeronavegabilidad específicas o el código específico relativo a la compatibilidad medioambiental de los productos;
 - c) 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 o 13, respectivamente, establecerá y notificará al solicitante las bases de certificación;
 - d) respecto de cada aeronave para la que se haya solicitado una autorización de vuelo en virtud del artículo 17, apartado 2, letra b), expedirá la autorización de las condiciones de vuelo asociadas en relación con el diseño;
 - e) establecerá y facilitará las especificaciones de aeronavegabilidad y compatibilidad medioambiental aplicables al diseño de productos y componentes que están sujetos a una declaración de conformidad con el artículo 17, apartado 1, letra a);
 - f) será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 51, apartado 3, en relación con los certificados de tipo, los certificados de tipo restringidos, los certificados de modificaciones, incluidos los certificados de tipo suplementarios y las autorizaciones de diseños de reparación para el diseño de productos, en virtud del artículo 11 y del artículo 17, apartado 1, letra b);
 - g) será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 51, apartado 3, por lo que respecta a los certificados para el diseño de componentes y equipos no instalados, en virtud de los artículos 12 y 13;
 - h) expedirá las fichas de datos medioambientales sobre el diseño de los productos que certifique en virtud del artículo 11;
 - i) velará por el mantenimiento de las condiciones de aeronavegabilidad asociadas al diseño de los productos, los componentes y los equipos no instalados que haya certificado y en relación con los cuales realiza la supervisión, responderá sin demora indebida a un problema de seguridad y elaborará y difundirá 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 51, apartado 3, con respecto a:
- a) las autorizaciones de las organizaciones responsables del diseño de los productos, componentes y equipos no instalados, en virtud del artículo 15, apartado 1;
 - b) las autorizaciones de las organizaciones responsables de la fabricación, el mantenimiento y la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de los productos, los componentes y los equipos no instalados y de las organizaciones que participan en la formación del personal, en virtud del artículo 15, cuando dichas

organizaciones tengan su centro de actividad principal fuera del territorio del que es responsable un Estado miembro en virtud del Convenio de Chicago.

- 3) La Agencia será responsable de las tareas de supervisión y ejecución en virtud del artículo 54, apartado 3, con respecto a las declaraciones realizadas por organizaciones en virtud del artículo 17, apartado 1, letra a).

Artículo 67

Certificación de la tripulación aérea

1. La Agencia será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 51, apartado 3, con respecto a la autorización de las organizaciones de formación de pilotos y de tripulación de cabina de pasajeros y los centros de medicina aeronáutica a que se refiere el artículo 22, cuando dichas organizaciones y dichos centros tengan su centro de actividad principal fuera del territorio del que es responsable un Estado miembro en virtud del Convenio de Chicago.
2. La Agencia será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 51, apartado 3, con respecto a los certificados de dispositivos de simulación de vuelo de entrenamiento en virtud del artículo 23, en cada uno de los casos siguientes:
 - a) si el dispositivo es explotado por una organización a la que la Agencia haya expedido un certificado en virtud del apartado 1;
 - b) si el dispositivo está situado dentro del territorio del que es responsable un Estado miembro en virtud del Convenio de Chicago y el dispositivo es explotado por una organización que haya sido certificada por la Agencia en virtud de apartado 1 y que tenga su centro de actividad principal fuera de dicho territorio;
 - c) si el dispositivo está situado fuera del territorio del que es responsable un Estado miembro en virtud del Convenio de Chicago, excepto cuando el dispositivo es explotado por una organización que no haya sido certificada por la Agencia en virtud de apartado 1 y que tenga su centro de actividad principal dentro de dicho territorio;

Artículo 68

Gestión del tránsito aéreo y 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 51, apartado 3, con respecto a:
 - a) los certificados para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea a que se refiere el artículo 36, si esos proveedores tienen su centro de actividad principal fuera del territorio al que se aplican los Tratados y son responsables de prestar servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea en el espacio aéreo de dicho territorio;
 - b) los certificados para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea a que se refiere el artículo 36, si esos proveedores prestan servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea paneuropeos;

- c) los certificado para las organizaciones y las declaraciones realizadas por las organizaciones a que se refiere el artículo 37, si dichas organizaciones participan en el diseño, la fabricación o el mantenimiento de sistemas y componentes GTA/SNA paneuropeos;
 - d) las declaraciones realizadas por proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea a los que la Agencia haya expedido un certificado en virtud de las letras a) y b), respecto de los sistemas y componentes GTA/SNA explotados por esos proveedores en virtud del artículo 38, apartado 1.
2. En relación con los sistemas y componentes a que se hace referencia en el artículo 38, la Agencia:
- a) si los actos delegados adoptados en virtud del artículo 39 así lo disponen, establecerá y notificará al solicitante las especificaciones detalladas de los sistemas y componentes GTA/SNA, de los que dependan la seguridad o la interoperabilidad y que estén sujetos a un certificado o a una declaración en virtud del artículo 38, apartado 2;
 - b) si los actos delegados adoptados en virtud del artículo 39 así lo disponen, será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 51, apartado 3, en relación con los certificados para los sistemas y componentes GTA/SNA de los que dependan la seguridad o la interoperabilidad, y con las declaraciones realizadas en virtud de los mismos, con arreglo al artículo 38, apartado 2.

Artículo 69

Certificación 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 51, apartado 3, con respecto a los certificados para las organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo a que se refiere el artículo 42, cuando dichas organizaciones tengan su centro de actividad principal fuera del territorio del que es responsable un Estado miembro en virtud del Convenio de Chicago y, en su caso, su personal.

Artículo 70

Supervisión internacional de la seguridad y operadores de terceros países

1. La Agencia será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 51, apartado 3, con respecto a las autorizaciones para las operaciones a que hace referencia el artículo 49, apartados 1 y 2, y las declaraciones realizadas por los operadores a que hace referencia el artículo 49, apartado 2, salvo si un Estado miembro lleva a cabo las funciones y las tareas del Estado del operador en relación con los operadores en cuestión.
2. La Agencia será responsable de las tareas relacionadas con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 51, apartado 3, con respecto a las autorizaciones para aeronaves y pilotos a que hace referencia el artículo 50, apartado 1, letra a).
3. La Agencia, previa petición, prestará asistencia a la Comisión en la aplicación del Reglamento (CE) nº 2111/2005 realizando las evaluaciones 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 71

Investigaciones realizadas por la Agencia

1. La Agencia llevará a cabo, por su cuenta o a través de las autoridades nacionales competentes o de los organismos cualificados, las investigaciones necesarias para el cumplimiento de sus tareas en relación con la certificación, la supervisión y la ejecución en virtud del artículo 51, apartado 3.
2. Para la realización de las investigaciones indicadas en el apartado 1, la Agencia tendrá facultades para:
 - a) requerir a las personas físicas o jurídicas a las que haya expedido un certificado, o de las que haya recibido una declaración, que 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 con las disposiciones del presente Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución;
 - c) acceder a los locales, terrenos y medios de transporte de dichas personas;
 - d) examinar, copiar o realizar extracciones de cualquier documento, registro o datos conservados por esas personas, o a los que puedan acceder, 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 las disposiciones del presente Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución, 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 del Estado miembro o del tercer país en cuestión para entrar en instalaciones, terrenos y medios de transporte, según lo expuesto en la letra c) del párrafo primero, dichas facultades se ejercerán solo tras haber obtenido 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 72

Multas y multas coercitivas

1. Previa solicitud de la Agencia, la Comisión podrá imponer a las personas físicas o jurídicas a favor de las cuales 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 sus actos delegados o de ejecución;
 - b) una multa coercitiva, si dicha persona ha incumplido alguna de esas disposiciones o si dicho incumplimiento es inminente, con el objeto de obligar a esa persona a cumplir dichas disposiciones.
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 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 la persona física o jurídica de que se trate. El importe de la multa coercitiva no superará el 2,5 % de los ingresos o del volumen de negocios diario medio de la persona física o jurídica de que se trate.
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 adoptados en virtud del mismo para hacer frente a tales infracciones son inadecuados o desproporcionados.
4. Por lo que respecta a la imposición de multas y de multas coercitivas en virtud de lo dispuesto en este artículo, la Comisión, por medio de actos delegados, de conformidad con el artículo 117, establecerá:
 - a) criterios detallados y una metodología detallada para fijar el importe de la multa o la multa coercitiva;
 - b) normas detalladas de investigación, 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 de la Unión Europea 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.

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 sus actos delegados y de ejecución 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 de esas disposiciones.

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

2. Para la realización de las inspecciones y otras actividades de supervisión indicadas en el apartado 1, la Agencia tendrá facultades para:
 - a) solicitar a las autoridades nacionales competentes y a cualquier persona física o jurídica sujeta al presente Reglamento 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 las disposiciones del presente Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución;
 - c) acceder a los locales, terrenos y medios de transporte de dichas autoridades y personas;
 - d) examinar, copiar o realizar extracciones de cualquier documento, registro o datos conservados por esas autoridades y personas, o a los que puedan acceder, independientemente del soporte en el que se conserve la información en cuestión.

Cuando sea necesario para determinar si un Estado miembro cumple con las disposiciones del presente Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución, 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 este 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 del Estado miembro en cuestión para entrar en instalaciones, terrenos y medios de transporte, según lo expuesto en la letra c) del párrafo primero, dichas facultades se ejercerán solo tras haber obtenido 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 la otra actividad de supervisión 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.

Con la debida antelación antes de la inspección o de la otra actividad des supervisión, la Agencia informará al Estado de que se trate de la actividad y de 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 o la 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.

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 aplicarán las disposiciones del artículo 71, 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 de las disposiciones del presente Reglamento y sus actos delegados y de ejecución. La Agencia incluirá esta información en el informe anual de seguridad a que se hace referencia en el artículo 61, apartado 6.
8. La Agencia contribuirá a la evaluación del impacto de la aplicación del presente Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución, sin perjuicio de la evaluación de la Comisión prevista en el artículo 113, habida cuenta de los objetivos establecidos en el artículo 1.
9. La Comisión adoptará normas detalladas sobre los métodos de trabajo de la Agencia para realizar las tareas a que se hace referencia en el presente artículo. Dichas normas se recogerán en actos de ejecución que se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 116, apartado 2.

Artículo 74

Investigación e innovación

1. La Agencia ayudará a los Estados miembros y a la Comisión 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 el desarrollo y la investigación financiados con fondos públicos y las políticas que recaen dentro del 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.
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 de la Agencia, a que se refiere el artículo 112, no impidan dicha publicación.
5. Además de las funciones contempladas en los apartados 1 a 4 y en el artículo 64, la Agencia también podrá participar en actividades de investigación *ad hoc*, siempre que estas sean compatibles con las tareas de la Agencia y con los objetivos del presente Reglamento.

Artículo 75

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 importantes efectos nocivos en el medio ambiente y la salud humana provocados por las actividades de aviación civil de que se trate.
2. Los Estados miembros, la Comisión, la Agencia y otras instituciones, organismos, oficinas y agencias de la Unión cooperarán, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, en cuestiones medioambientales, incluidas las contempladas en el Reglamento (CE) n° 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo²¹, con vistas a asegurar que se tienen en cuenta las relaciones de interdependencia entre la protección medioambiental, la salud humana y otros ámbitos técnicos de la aviación civil.
3. La Agencia 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.
4. A fin de informar a las partes interesadas y al público en general, la Agencia publicará, 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.

Artículo 76

Seguridad aérea

1. Los Estados miembros, la Comisión y la Agencia cooperarán en cuestiones de seguridad relacionadas con la aviación civil, incluida la ciberseguridad, con vistas a

²¹ Reglamento (CE) n° 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH), por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Preparados Químicos, se modifica la Directiva 1999/45/CE y se derogan el Reglamento (CEE) n° 793/93 del Consejo y el Reglamento (CE) n° 1488/94 de la Comisión así como la Directiva 76/769/CEE del Consejo y las Directivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE y 2000/21/CE de la Comisión (DO L 396 de 30.12.2006, p. 1).

garantizar que se tienen en cuenta las relaciones de interdependencia entre la protección y la seguridad.

2. Previa petición, la Agencia prestará asistencia técnica a la Comisión en la aplicación del Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo²², incluida la realización de inspecciones de seguridad, y en la preparación de las medidas que deban adoptarse en virtud de ese Reglamento.
3. A fin de proteger la aviación civil de actos de interferencia ilícita, la Agencia podrá adoptar las medidas necesarias en virtud del artículo 65, apartado 6, y del artículo 66, apartado 1, letra i). Antes de adoptar tales medidas, la Agencia obtendrá el consentimiento de la Comisión y consultará a los Estados miembros.

Artículo 77

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 normas y al reconocimiento mutuo de certificados.
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, sin perjuicio de la aprobación previa de la Comisión, establecer acuerdos de trabajo con dichas autoridades y organizaciones internacionales.
3. La Agencia prestará asistencia a los Estados miembros en el cumplimiento de las obligaciones de estos en virtud de acuerdos internacionales relativos a los asuntos objeto del presente Reglamento, en particular sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.
4. La Agencia, en cooperación con los Estados miembros y la Comisión, establecerá y actualizará, en caso necesario, un archivo que incluirá:
 - a) información sobre la conformidad del presente Reglamento, los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo y las medidas adoptadas por la Agencia en virtud del presente Reglamento con las normas internacionales y las prácticas recomendadas;
 - 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 de los Estados miembros del Convenio de Chicago, las normas internacionales y las prácticas recomendadas.

Los Estados miembros usarán la información contenida en este archivo para cumplir las obligaciones que se les han atribuido 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.

²² Reglamento (CE) nº 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) nº 2320/2002 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

5. Sin perjuicio de las disposiciones pertinentes del Tratado, la Comisión, la Agencia y las autoridades nacionales competentes colaborarán, a través de una red de expertos, en asuntos técnicos que recaigan dentro del ámbito 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.

6. Además de las funciones contempladas en los apartados 1 a 5 y en el artículo 64, la Agencia también podrá participar en actividades de investigación *ad hoc* y en proyectos de investigación y asistencia con terceros países y organizaciones internacionales, siempre que dichas actividades sean compatibles con las tareas y de la Agencia y con los objetivos fijados en el artículo 1.

Artículo 78

Gestión de crisis

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.
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) nº 677/2011 de la Comisión²³.

Artículo 79

Formación en el ámbito de la aviación

A fin de promover las mejores prácticas y una aplicación uniforme del presente Reglamento y de las medidas adoptadas en virtud del mismo, la Agencia podrá ofrecer formación, también a través de proveedores externos, a las autoridades nacionales competentes, a las autoridades competentes de terceros países, a organizaciones internacionales, a las personas físicas y jurídicas objeto del presente Reglamento y a otras partes interesadas. La Agencia establecerá y publicará en su publicación oficial las condiciones que deberán cumplir los proveedores externos de formación cuando la Agencia recurra a estos a efectos del presente artículo.

Artículo 80

Aplicación de la iniciativa de Cielo Único Europeo

Previa solicitud, la Agencia prestará asistencia técnica a la Comisión, cuando disponga de los conocimientos pertinentes, en la aplicación de la iniciativa de Cielo Único Europeo, en particular mediante:

- a) la realización de inspecciones e investigaciones técnicas y estudios;
- b) la contribución a la aplicación de un mecanismo de rendimiento para las funciones de red y los servicios de navegación aérea;

²³ Reglamento (UE) nº 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) nº 691/2010 (DO L 185 de 15.7.2011, p. 1).

- c) la contribución a la aplicación del Plan maestro GTA, incluido el desarrollo y la implantación del programa de investigación sobre la gestión del tránsito aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR).

SECCIÓN II

ESTRUCTURA INTERNA

Artículo 81

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 será Colonia, en la República Federal de Alemania.
4. La Agencia podrá establecer oficinas locales en los Estados miembros, con el consentimiento de estos y en virtud de lo dispuesto en el artículo 91, apartado 4.
5. La Agencia estará representada legalmente por su director ejecutivo.

Artículo 82

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 Europea²⁴ 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 otros agentes no empleados 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 83

Privilegios e inmunidades

Se aplicará a la Agencia y a su personal el Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Unión Europea.

²⁴ Reglamento (CEE, Euratom, CECA) n° 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).

Artículo 84

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 de la Unión Europea será competente para pronunciarse en virtud de cualquier cláusula compromisoria contenida en los contratos firmados por la Agencia.
3. En caso de responsabilidad extracontractual, la Agencia deberá reparar los daños causados por sus servicios o 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 de la Unión Europea 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 85

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 92;
 - 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 en virtud del artículo 106;
 - 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 109, apartado 11;
 - e) establecerá procedimientos para la adopción de decisiones por el director ejecutivo según prevén los artículos 104 y 105;
 - f) desempeñará sus funciones con relación al presupuesto de la Agencia de conformidad con los artículos 109, 110 y 114;
 - g) nombrará a los miembros de las salas de recurso de conformidad con el artículo 94;
 - h) ejercerá la autoridad disciplinaria con respecto al director ejecutivo;
 - i) emitirá su dictamen sobre las normas relativas a las tasas e ingresos a los que se refiere el artículo 115, apartado 2;
 - j) adoptará su Reglamento y el Reglamento del comité ejecutivo;
 - k) decidirá sobre el régimen lingüístico de la Agencia;

- l) adoptará todas las decisiones relativas a la creación y, en su caso, a la modificación de las estructuras internas de la Agencia;
 - 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 (las «competencias de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos»);
 - n) adoptará las oportunas normas de aplicación 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) garantizará un seguimiento adecuado de las conclusiones y recomendaciones que se deriven de los informes de auditoría interna o externa y las evaluaciones, así como de las investigaciones llevadas a cabo por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF);
 - p) adoptará normas para la prevención y gestión de conflictos de interés entre sus miembros y entre los miembros de la sala o salas de recurso;
 - q) adoptará las normas financieras aplicables a la Agencia de conformidad con el artículo 114;
 - 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 proporcional 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 en virtud del artículo 5;
 - u) adoptará el Plan europeo de seguridad aérea de conformidad con el artículo 6.
3. El consejo de administración asesorará al director ejecutivo sobre cualquier asunto relacionado con los ámbitos cubiertos por el presente Reglamento.
 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 a 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 86

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 un miembro del consejo de administración y un suplente, que lo representará en su ausencia. La Comisión designará a dos representantes y a sus suplentes. La duración del mandato de los miembros titulares y de los miembros suplentes será de cuatro años. Este mandato será prorrogable.
2. Los miembros del consejo de administración y sus suplentes serán elegidos teniendo en cuenta sus conocimientos, 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. Deberán tener, 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 118.
5. El órgano consultivo a que se refiere el artículo 85, 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 del mandato será de 24 meses, prorrogable una vez otros 24 meses.

Artículo 87

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 durante su mandato, este expirará automáticamente en la misma fecha.

Artículo 88

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. El consejo de administración podrá invitar a cualquier persona cuya opinión pueda revestir interés a asistir a sus reuniones en calidad de observador.
5. La Agencia se hará cargo de la secretaría del consejo de administración.

Artículo 89

Sistema de votación en el consejo de administración

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 85, apartado 2, letras c) y d), y en el artículo 92, 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 85, apartado 2, letra k), deberá adoptarse por unanimidad.
2. Cada miembro designado con arreglo al artículo 86, apartado 1, tendrá un voto. En ausencia de un miembro, su suplente podrá ejercer el derecho a voto. No votarán ni los observadores ni el director ejecutivo de la Agencia.
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. Las decisiones sobre cuestiones relativas a los recursos presupuestarios o humanos precisan de un voto favorable de la Comisión para ser adoptadas.

Artículo 90

Comité ejecutivo

1. El consejo de administración estará asistido por un comité ejecutivo.
2. El comité ejecutivo:
 - a) preparará las resoluciones que deba adoptar el consejo de administración;
 - b) garantizará, junto con el consejo de administración, un seguimiento adecuado de las conclusiones y recomendaciones que se deriven de los informes de auditoría interna o externa y las evaluaciones, así como de las investigaciones llevadas a cabo por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF);
 - c) sin perjuicio de las responsabilidades del director ejecutivo, recogidas en el artículo 91, asistirá y asesorará a este en la ejecución de las decisiones adoptadas por el consejo de administración, con el fin de reforzar la supervisión de la gestión administrativa y presupuestaria.

3. Cuando sea necesario, por motivos de urgencia, el comité ejecutivo podrá adoptar determinadas decisiones provisionales en nombre del consejo de administración, en particular en materia de gestión administrativa, incluida la suspensión de la delegación de las competencias atribuidas a la autoridad facultada para proceder a los nombramientos, y para cuestiones presupuestarias. Su confirmación se asignará a la siguiente reunión del consejo de administración.
4. El comité ejecutivo estará integrado por el presidente del consejo de administración, dos representantes de la Comisión y otros seis miembros designados por el consejo de administración de entre sus miembros con derecho de voto. El presidente del consejo de administración ocupará también la presidencia del comité ejecutivo. El director ejecutivo participará en las reuniones del comité ejecutivo pero no tendrá derecho de voto. El consejo consultivo podrá designar como observador a uno de sus miembros.
5. La duración del mandato de los miembros del comité ejecutivo será la misma que la de los miembros del consejo de administración. El mandato de los miembros del comité ejecutivo finalizará cuando pierdan su condición de miembros del consejo de administración.
6. El comité ejecutivo se reunirá en sesión ordinaria, como mínimo, cada tres meses. Además, se reunirá por iniciativa de su presidente o a petición de sus miembros.
7. El consejo de administración establecerá el Reglamento interno del comité ejecutivo.

Artículo 91

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, el consejo de administración y el comité ejecutivo, el director ejecutivo será independiente en el ejercicio de sus funciones y no solicitará ni aceptará instrucciones de ningún gobierno ni de ningún 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 sus 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 65 dentro de los límites especificados por el presente Reglamento y sus actos delegados y de ejecución;
 - b) la decisión sobre las investigaciones, las inspecciones y otras actividades de supervisión en virtud de lo dispuesto en los artículos 71 y 73;
 - c) la decisión sobre la atribución de tareas a organismos cualificados en virtud del artículo 58, apartado 1, y sobre la realización de investigaciones en nombre de la Agencia por autoridades nacionales competentes u organismos cualificados, en virtud del artículo 71, apartado 1;
 - d) la adopción de las medidas necesarias en relación con las actividades de la Agencia relativas a la cooperación internacional en virtud del artículo 77;

- 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 aprobación;
 - h) la preparación de un proyecto de estado de previsiones de los ingresos y gastos de la Agencia, en aplicación del artículo 109, y la ejecución del presupuesto, en aplicación del artículo 110;
 - i) la delegación de sus competencias en otros miembros del personal de la Agencia; la Comisión definirá las modalidades de dichas delegaciones, que deberán estar recogidas en actos de ejecución que se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 116, apartado 2.
 - j) la preparación del documento de programación a que se refiere el artículo 106, apartado 1, y su presentación al consejo de administración para su aprobación, previa obtención del dictamen de la Comisión;
 - k) la aplicación del documento de programación a que se refiere el artículo 106, apartado 1, informando al consejo de administración sobre dicha aplicación;
 - l) la elaboración de un plan de acción sobre la base de las conclusiones de los informes de auditoría interna o externa y las evaluaciones, así como de las investigaciones llevadas a cabo por la OLAF, presentando informes de evolución dos veces al año a la Comisión y regularmente al consejo de administración y al comité ejecutivo;
 - 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) informar al consejo de administración sobre la aplicación del Plan europeo de seguridad aérea;
 - r) responder a solicitudes de asistencia de la Comisión de conformidad con el presente Reglamento;
 - s) aceptar la transferencia de responsabilidades a la Agencia de conformidad con los artículos 53 y 54;
 - t) la administración corriente de la Agencia.
4. El director ejecutivo también será responsable de decidir si es necesario para el ejercicio de las tareas de la Agencia de manera eficiente y eficaz establecer una o más oficinas locales en uno o más Estados miembros. Dicha decisión estará sujeta al consentimiento previo de la Comisión, el consejo de administración y el 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, evitándose costes innecesarios y duplicación de funciones administrativas de la Agencia.

Artículo 92

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, podrá invitarse al candidato seleccionado por el consejo de administración a hacer una declaración ante la comisión competente del Parlamento Europeo y 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.
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 hacer 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.
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 93

Competencias de las salas de recurso

1. Se establecerán una o varias salas de recurso como parte de la estructura administrativa de la Agencia. La Comisión decidirá el número de salas de recurso y los cometidos que se les asignan, por medio de actos de ejecución que se adoptarán

de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 116, apartado 2.

2. Las salas de recurso serán competentes para pronunciarse sobre los recursos interpuestos contra las decisiones a que se refiere el artículo 97. Se convocará a la sala o salas de recurso siempre que sea necesario.

Artículo 94

Composición de las salas de recurso

1. Las salas de recurso estarán compuestas por un presidente y por otros dos miembros.
2. El presidente y los otros dos miembros contarán con sustitutos, que los representarán en su ausencia.
3. El presidente, los otros miembros y sus respectivos sustitutos serán nombrados por el consejo de administración a partir de una lista de candidatos elaborada por la Comisión.
4. Cuando la sala de recurso considere que el carácter del recurso así lo exige, podrá pedir al consejo de administración que designe hasta dos miembros adicionales con sus suplentes a partir de la lista citada en el apartado 3.
5. La Comisión determinará las cualificaciones exigidas a los miembros de cada sala de recurso, su estatus y su relación contractual con la Agencia, las competencias de los miembros individuales en la fase preparatoria de las decisiones y las condiciones de voto. La actuación de la Comisión se basará en actos de ejecución que se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 116, apartado 2.

Artículo 95

Miembros de las salas de recurso

1. El mandato de los miembros de una sala de recurso, incluido su presidente y sus sustitutos, será de cinco años y podrá prorrogarse por otros cinco años.
2. Los miembros de las salas de recurso serán independientes. Para tomar sus decisiones, no solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún gobierno ni de ningún otro organismo.
3. Los miembros de las salas de recurso no podrán desempeñar ninguna otra función en la Agencia. Los miembros de las salas de recurso podrán trabajar a tiempo parcial.
4. Los miembros de las salas de recurso 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 haber recibido el dictamen del consejo de administración.

Artículo 96

Inhibición y recusación

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

2. Si, por uno de los motivos enumerados en el apartado 1 o por cualquier otro, un miembro de la sala de recurso considera que no debe participar en algún procedimiento de recurso, informará de ello a la sala.
3. Cualquiera de las partes en el procedimiento de recurso podrá objetar a cualquier miembro de la sala de recurso 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 recurso decidirá qué actuaciones deberán emprenderse sin la participación del miembro afectado. En esta decisión, dicho miembro será reemplazado por su sustituto.

Artículo 97

Decisiones objeto de recurso

1. Las decisiones de la Agencia adoptadas en virtud de los artículos 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 o 115 podrán ser objeto de recurso.
2. Los recursos interpuestos de conformidad con el apartado 1 no tendrán efecto suspensivo. No obstante, la Agencia podrá suspender la aplicación de la decisión recurrida si considera 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 98

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.

Artículo 99

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 recurso 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 100

Revisión prejudicial

1. Antes de estudiar el recurso, la sala de recurso 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. 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 97, apartado 2.

Artículo 101

Examen de los recursos

1. La sala de recurso 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 recurso podrá decidir celebrar una vista oral, ya sea por iniciativa propia o por solicitud bien documentada de una de las partes del recurso.

Artículo 102

Resolución del recurso

Si la sala de recurso considera que el recurso no es admisible o no está bien fundamentado, lo desestimaré. Si la sala de recurso considera que el recurso es admisible y el motivo del recurso está bien fundamentado, remitirá el caso a la Agencia. La Agencia adoptará una nueva decisión motivada teniendo en cuenta la decisión del sala de recurso.

Artículo 103

Recursos ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea

1. Podrán interponerse ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea recursos de nulidad en relación con actos legalmente vinculantes de la Agencia, de omisión y, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 84, de responsabilidad extracontractual y, en virtud de una cláusula de arbitraje, de responsabilidad contractual por daños causados por actos de la Agencia.
2. Los recursos de nulidad relativos a las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 o 115 solo podrán interponerse ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea cuando se hayan agotado las vías de recurso internas de la Agencia.
3. Los Estados miembros y las instituciones de la Unión podrán interponer recursos contra decisiones de la Agencia directamente ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, sin necesidad de agotar las vías de recurso internas de la Agencia.
4. La Agencia estará obligada a tomar todas las medidas necesarias para dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

SECCIÓN III

MÉTODOS DE TRABAJO

Artículo 104

Procedimientos para la elaboración de dictámenes, especificaciones de certificación, 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, los medios aceptables de cumplimiento y la documentación orientativa a que se refiere el artículo 65, apartados 1 y 3.
Estos procedimientos:
 - a) se basarán en los conocimientos técnicos disponibles en las autoridades nacionales competentes;
 - 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 65, apartados 1 y 3, elabore dictámenes, especificaciones de certificación, 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 también deberá contar con la Agencia Europea de Defensa. Cuando sea necesaria la consulta en relación con el posible impacto social de esas medidas de la Agencia, esta deberá contar con las partes interesadas, incluidos los agentes sociales de la UE.
3. La Agencia publicará los dictámenes, las especificaciones de certificación, los medios aceptables de cumplimiento y la documentación orientativa que elabore en virtud del artículo 65, apartados 1 y 3, y los procedimientos establecidos en virtud del apartado 1 del presente artículo en la publicación oficial de la Agencia.

Artículo 105

Procedimientos de toma de decisiones

1. El consejo de administración establecerá procedimientos transparentes para tomar decisiones individuales según lo establecido en el artículo 65, 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 persona 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 112 y en el artículo 121, apartado 2.
 - c) asegurarán la información a las personas físicas o jurídicas a quienes se destine la decisión, y a cualquier otra parte en el procedimiento, de las vías de recurso de que disponen de conformidad con el presente Reglamento;
 - d) garantizarán que la decisión esté motivada.
2. El consejo de administración establecerá procedimientos que especifiquen las condiciones con arreglo a las cuales se notificarán las decisiones a las personas afectadas, incluida la información sobre las vía de recurso de que disponen de conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 106

Programación anual y plurianual

1. A más tardar el 31 de diciembre de cada año, en virtud de lo dispuesto en el artículo 85, apartado 2, letra c), el consejo de administración adoptará un documento de programación con la programación anual y plurianual, basado en el proyecto presentado por el director ejecutivo, teniendo en cuenta el dictamen de la Comisión y en relación con la programación plurianual previa consulta al Parlamento Europeo. Remitirá dicho documento posteriormente 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. 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 elaboración de presupuestos basadas en actividades, indicando qué actividades se deberán financiar con cargo al presupuesto normativo y qué actividades se financiarán con tasas e ingresos recibidos por parte de la Agencia. El programa anual de trabajo será coherente con el programa de trabajo plurianual a que se refiere el apartado 4. Indicará claramente qué tareas se han añadido, modificado o suprimido en relación con el ejercicio financiero 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 77 y las acciones de la Agencia vinculadas a dicha estrategia.

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 adoptar 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 113.

Artículo 107

Informe anual de actividades consolidado

1. En el informe anual de actividades 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, cambiado o suprimido, en relación con el 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 108

Transparencia y comunicación

1. Se aplicará a los documentos en poder de la Agencia el Reglamento (CE) nº 1049/2001, sin perjuicio de las normas sobre el acceso a los datos y a la información establecidas en el Reglamento (UE) nº 376/2014 y en los actos de ejecución adoptados conforme al artículo 61, apartado 4, y al artículo 63, apartado 8.
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 104, apartado 3, el público en general y cualquier parte interesada reciban 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 64.
3. La Agencia traducirá material pertinente sobre seguridad a las lenguas oficiales de la Unión, cuando proceda. Las autoridades nacionales competentes ayudarán a la Agencia, mediante la comunicación eficaz de información pertinente sobre seguridad, dentro de sus jurisdicciones correspondientes y en sus lenguas respectivas.
4. 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.
5. 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 109

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 118;
 - 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 la publicación, 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) los derechos abonados en virtud del Reglamento (UE) n° (XXXX/XXX), relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo para las tareas de la autoridad pertinente encargada de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea;
 - g) 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 financiero 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. La Agencia adaptará su plan de personal y la gestión de recursos relacionados con las tasas y otros ingresos, de tal manera que pueda responder rápidamente ante fluctuaciones de ingresos obtenidos de tasas e ingresos.
6. Cada año, el director ejecutivo elaborará un proyecto de estado de previsiones de ingresos y gastos de la Agencia para el ejercicio financiero siguiente, que incluirá un proyecto de plantilla de personal, y lo remitirá al consejo de administración. 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 transferencias de responsabilidad en virtud de los artículos 53, 54 y 55. 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 financiero 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 118 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 a la Autoridad Presupuestaria 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 a la Autoridad Presupuestaria de conformidad con los artículos 313 y 314 del TFUE.
10. La Autoridad Presupuestaria autorizará los créditos en concepto de la contribución destinada a la Agencia y aprobará la plantilla de personal de esta.
11. El consejo de administración adoptará el presupuesto. Este se convertirá en definitivo tras la aprobación definitiva del presupuesto general de la Unión. Se efectuarán los ajustes que procedan.
12. El consejo de administración comunicará cuanto antes a la Autoridad Presupuestaria 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 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 aplicarán las disposiciones del Reglamento Delegado (UE) n° 1271/2013 de la Comisión²⁵.

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 110

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 financiero, 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 financiero, un informe sobre la gestión presupuestaria y financiera correspondiente a ese ejercicio financiero. El contable de la Comisión consolidará las cuentas provisionales de las instituciones y de los organismos descentralizados de conformidad con lo dispuesto

²⁵ Reglamento Delegado (UE) n° 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° 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 7.12.2013, p. 42).

en el artículo 147 del Reglamento (UE, Euratom) n° 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶.

3. A más tardar el 31 de marzo siguiente a cada ejercicio financiero, el director ejecutivo remitirá el informe sobre la gestión presupuestaria y financiera correspondiente a dicho ejercicio al contable a la Comisión, al Tribunal de Cuentas, al Parlamento Europeo y al Consejo.
4. En virtud del artículo 148 del Reglamento (UE, Euratom) n° 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 dictamen sobre las cuentas definitivas de la Agencia.
6. A más tardar el 1 de julio siguiente a cada ejercicio financiero, el contable 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 del año siguiente.
8. A más tardar el 30 de septiembre, el director ejecutivo remitirá al Tribunal de Cuentas una respuesta a sus observaciones. Enviará asimismo esta respuesta al consejo de administración y a la Comisión.
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° 966/2012, toda la información necesaria para el correcto desarrollo del procedimiento de aprobación de la gestión del ejercicio financiero de que se trate.
10. El Parlamento Europeo, previa recomendación del Consejo por mayoría cualificada, aprobará, antes del 15 de mayo del año N + 2, la gestión del director ejecutivo con respecto a la ejecución del presupuesto del ejercicio N.

Artículo 111

Lucha contra el fraude

1. Para la lucha contra el fraude, la corrupción y cualesquiera otras prácticas contrarias a Derecho se aplicarán sin restricciones las disposiciones del Reglamento (UE, Euratom) n° 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷.
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

²⁶ Reglamento (UE, Euratom) n° 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 (DO L 298 de 26.10.2012, p. 1).

²⁷ Reglamento (UE, Euratom) n° 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° 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (Euratom) n° 1074/1999 del Consejo (DO 248 de 18.9.2013, p. 1).

Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF)²⁸ en los seis meses siguientes al [OP, rogamos inserten la fecha exacta indicada en el artículo 127] 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 *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, 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, de conformidad con las disposiciones y procedimientos establecidos en el Reglamento (UE, Euratom) n° 883/2013 y en el Reglamento (Euratom, CE) n° 2185/96²⁹.
5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 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.

Artículo 112

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 de la Comisión (UE, Euratom) 2015/443³⁰ y 2015/444³¹. 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 113

Evaluación

1. En un plazo máximo [*cinco años años después de la fecha a que se hace referencia en el artículo 127 - OP, rogamos incluyan la fecha exacta*] y, a partir de entonces, cada cinco años, la Comisión encargará una evaluación de conformidad con las directrices de la Comisión para evaluar el rendimiento de la Agencia en relación con sus objetivos, su mandato y sus tareas. La evaluación examinará, en particular, la

²⁸ DO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

²⁹ Reglamento (Euratom, CE) n° 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).

³⁰ 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).

³¹ 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).

posible necesidad de modificar el mandato de la Agencia, y las repercusiones financieras de toda modificación de ese tipo.

2. Si la Comisión considerara que la continuidad de la Agencia ha dejado de estar justificada con respecto a los objetivos, mandato y tareas 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. Los resultados de la evaluación se harán públicos.

Artículo 114

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° 1271/2013, salvo si las exigencias específicas de funcionamiento de la Agencia lo requieren y la Comisión lo autoriza previamente.

Artículo 115

Tasas e ingresos

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en virtud del artículo 117, a fin de establecer, conforme a los apartados 3, 4, 5 y 6, normas detalladas relativas a las tasas y otros ingresos recaudados por la Agencia.
2. La Comisión consultará a la Agencia antes de adoptar las normas previstas en el apartado 1.
3. Las normas mencionadas en el apartado 1 determinarán, en particular, los asuntos por los que se cobrarán tasas o ingresos de conformidad con el artículo 109, apartado 1, letras c) y d), así como su importe y las modalidades de pago.
4. 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 en relación con 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.
5. 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 para 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 3, 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.

6. 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.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 116

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité a tenor del Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 182/2011.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.
4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 8 del Reglamento (UE) nº 182/2011, en relación con su artículo 4.

Artículo 117

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión competencias para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Se otorgarán a la Comisión, por un tiempo indefinido, competencias para adoptar los actos delegados a que se hace referencia en el artículo 2, apartado 3, letra d), el artículo 18, el artículo 25, el artículo 28, el artículo 34, el artículo 39, el artículo 44, el artículo 47, el artículo 50, el artículo 51, apartado 10, el artículo 52, apartado 5, el artículo 72, apartado 4 y el artículo 115, apartado 1.
3. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán revocar en cualquier momento la delegación de competencias a que se refieren el artículo 2, apartado 3, letra d), el artículo 18, el artículo 25, el artículo 28, el artículo 34, el artículo 39, el artículo 44, el artículo 47, el artículo 50, el artículo 51, apartado 10, el artículo 52, apartado 5, el artículo 74, apartado 4 y el artículo 115, apartado 1. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de las competencias 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. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 2, apartado 3, letra d), al artículo 18, al artículo 25, al artículo 28, al artículo 34, al artículo 39, al artículo 44, al artículo 47, al artículo 50, al artículo 51, apartado 10, al artículo 52, apartado 5, al

artículo 72, apartado 4, y al artículo 115, apartado 1, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones, o si, antes de que expire dicho plazo, el Parlamento Europeo y el Consejo informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 118

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 estén aplicando el Derecho de la Unión en el ámbito regulado por el presente Reglamento.

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 77, apartado 2, establecer acuerdos de trabajo con la autoridad competente del país europeo tercero en cuestión con el fin de aplicar dichas disposiciones.

Artículo 119

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, previa aprobación del consejo de administración y, a más tardar *[OP, rogamos incluyan la fecha exacta - dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento]*.
2. El Estado miembro de acogida de la Agencia garantizará las mejores condiciones posibles para el buen funcionamiento de esta, incluida la escolarización multilingüe y de vocación europea y conexiones de transporte adecuadas.

Artículo 120

Sanciones

Los Estados miembros establecerán las sanciones por infracción del presente Reglamento y de sus actos delegados y de ejecución. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 121

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 transposición de la Directiva 95/46/CE.

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) nº 45/2001.

Artículo 122

Derogación

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 216/2008.

Las referencias al Reglamento (CE) nº 216/2008 se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo X.

Artículo 123

Modificaciones del Reglamento (CE) nº 1008/2008

El Reglamento (CE) nº 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 por una autoridad nacional de un Estado miembro o por la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea;».
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 en un momento determinado dependerán de la posesión de un certificado de operador aéreo válido que especifique las actividades que cubre la 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.

Cuando las dos autoridades sean diferentes, la autoridad competente del certificado de operador aéreo informará inmediatamente de tales modificaciones a la autoridad competente para la concesión de licencias.

3. Cuando las dos autoridades sean diferentes, la autoridad competente del certificado de operador aéreo y la autoridad competente para la concesión de licencias establecerán procedimientos para intercambiar información pertinente para la evaluación de la capacidad financiera de la compañía aérea de la Unión que pueda afectar a la seguridad de sus operaciones o que pueda ayudar a la autoridad competente del certificado de operador aéreo en la realización de sus actividades de supervisión en materia de seguridad.».

3. En el artículo 12, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13, apartados 3 y 5, 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 registro nacional o en la Unión.».

4. El artículo 13 queda modificado como sigue:

a) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los acuerdos de arrendamiento sin tripulación en los que sea parte una compañía aérea comunitaria o los acuerdos de arrendamiento con tripulación en virtud de los cuales la compañía aérea comunitaria sea el arrendatario de la aeronave arrendada con tripulación explotada por un operador de un tercer país estarán sujetos a aprobación previa de conformidad con el Reglamento (UE) n° [XX/XXX introducir la referencia al presente Reglamento] y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo.».

b) Se añade el apartado 5 siguiente:

«5. Una aeronave arrendada sin tripulación de una compañía aérea comunitaria matriculada en un tercer país deberá obtener una aprobación previa de la autoridad competente para su certificado de operador aéreo. La autoridad competente concederá una aprobación de conformidad con el Reglamento (UE) n° [XX/XXX introducir la referencia al presente Reglamento] y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo.».

Artículo 124

Modificaciones del Reglamento (UE) n° 996/2010

El artículo 5 del Reglamento (UE) n° 996/2010 se modifica como sigue:

«1. Todos los accidentes o los incidentes graves en que se vean involucradas aeronaves a las que se aplique el Reglamento (UE) AAAA/N [referencia al nuevo reglamento] 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) AAAA/N-[referencia al nuevo reglamento] y 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 enseñanzas que esta pretenda extraer de las investigaciones para aumentar la seguridad aérea.

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, 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 pilotada que no necesita un certificado o una declaración en virtud del artículo 46, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) AAAA/N-[referencia al nuevo reglamento], o afecte a una aeronave pilotada 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.».

Artículo 125

Modificaciones del Reglamento (UE) nº 376/2014

El apartado 2 del artículo 3 del Reglamento (UE) nº 376/2014 se modifica como sigue:

«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 [añadir referencia al nuevo reglamento].

No obstante, el presente Reglamento no se aplicará a los sucesos y a otras informaciones relativas a la seguridad que impliquen a aeronaves no pilotadas que no necesitan un certificado o una declaración en virtud del artículo 46, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) AAAA/N-[referencia al nuevo reglamento], salvo si el suceso u otras informaciones relativas a la seguridad que impliquen a dichas aeronaves no pilotadas causan lesiones mortales o graves a una persona o ha implicado a otras aeronaves distintas de las aeronaves no pilotadas.

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 [añadir referencia al nuevo reglamento].».

Artículo 126

Disposiciones transitorias

1. Los certificados expedidos o reconocidos y las declaraciones realizadas o reconocidas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 seguirán siendo válidos y se considerará que han sido expedidos, realizadas y reconocidos de conformidad con las disposiciones correspondientes del presente Reglamento, también a efectos de la aplicación del artículo 56.
2. A más tardar [*cinco años después de la fecha indicada en el artículo 127 – OP, rogamos inserten la fecha exacta*], las normas de desarrollo adoptadas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 deberán adaptarse a las disposiciones del presente Reglamento. Hasta dicha adaptación, todas las referencias en esas normas de ejecución a:
 - a) «operación comercial» se entenderán como referencia al artículo 3, letra i), del Reglamento (CE) nº 216/2008;

- b) «aeronave propulsada compleja» se entenderá como referencia al artículo 3, letra j), del Reglamento (CE) n° 216/2008;
 - c) «equipos» se entenderá como referencia al artículo 3, apartado 28, del presente Reglamento;
 - d) «licencia de piloto de recreo» se entenderá como referencia a una licencia mencionada en el artículo 7, apartado 7, del Reglamento (CE) n° 216/2008;
 - e) «operación de transporte aéreo comercial» se entenderá como referencia al artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión³².
3. No obstante lo dispuesto en los artículos 45 y 46, las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n° 216/2008 seguirán aplicándose hasta que entren en vigor los actos delegados adoptados en virtud del artículo 47.
4. Los Estados miembros extinguirán o ajustarán 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 de [*tres años después de la fecha indicada en el artículo 127 - OP, rogamos indiquen la fecha exacta*].

Artículo 127

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.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

³² Reglamento (UE) n° 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° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
- 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA
- 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa
- 1.6. Duración e incidencia financiera
- 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

- 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes
- 2.2. Sistema de gestión y de control
- 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)
- 3.2. Incidencia estimada en los gastos
 - 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos
 - 3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de operaciones
 - 3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo
 - 3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente
 - 3.2.5. Contribución de terceros
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo

1.2. **Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA**³³

06 - Movilidad y transporte
06 02 - Política europea de transporte
06 02 02 - Agencia Europea de Seguridad Aérea

1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

- La propuesta/iniciativa se refiere a una **acción nueva**
- La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria**³⁴
- La propuesta/iniciativa se refiere a **la prolongación de una acción existente**
- La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción reorientada hacia una nueva acción**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) en la propuesta/iniciativa*

Un mercado interior más justo y profundo con una base industrial reforzada: un espacio único europeo de transporte de carácter competitivo para ofrecer a los ciudadanos y las empresas un marco de transporte seguro, eficaz y de alta calidad.

Empleo y crecimiento: la iniciativa pretende contribuir a un sector europeo de la aviación competitivo que genere puestos de trabajo de alto valor e impulse la innovación tecnológica. Creará un marco regulador eficaz para la integración de nuevos modelos empresariales y de las tecnologías emergentes.

1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) y actividad(es) GPA/PPA afectada(s)*

Objetivo específico nº

Los objetivos específicos de la presente iniciativa son los siguientes:

- 1) eliminar los requisitos innecesarios y garantizar que el Reglamento sea proporcional a los riesgos planteados con diferentes tipos de actividades aéreas;
- 2) garantizar la integración eficaz y supervisión eficiente de las nuevas tecnologías y la evolución del mercado;

³³ GPA: gestión por actividades; PPA: presupuestación por actividades.

³⁴ Tal como se contempla en el artículo 54, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

- 3) establecer un proceso cooperativo de administración de seguridad entre la Unión Europea y los Estados miembros para identificar y mitigar de manera conjunta los riesgos para la aviación civil;
- 4) colmar las lagunas del sistema regulador y garantizar la coherencia;
- 5) crear un sistema eficaz de puesta en común e intercambio de recursos entre los Estados miembros y la Agencia.

Actividad(es) GPA/PPA afectada(s)

06 02 Política europea de transporte

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/la población destinataria.

Resultados del objetivo específico 1: marco para eliminar las normas innecesarias o excesivamente prescriptivo; introducción de normas basadas en el rendimiento que identifiquen los objetivos que se quieren alcanzar, pero dando flexibilidad en relación con los medios para conseguirlos; marco para adoptar las normas a los riesgos que plantea la actividad que regulan.

Resultados del objetivo específico 2: introducción de normas tecnológicas neutrales, cuando sea posible; introducción del marco jurídico para las aeronaves no pilotadas; uso reforzado de las normas del sector; marco normativo simplificado para el arrendamiento de aeronaves con tripulación entre los operadores de la UE.

Resultados del objetivo específico 3: obligación jurídica para adoptar el Programa europeo de seguridad aérea, el Plan aéreo de seguridad aérea y los Programas nacionales de seguridad que dependen entre sí; intercambio y análisis mejorados de información y datos.

Resultados del objetivo específico 4: introducción de requisitos esenciales para la asistencia en tierra, la protección del medio ambiente en relación con los productos aeronáuticos, así como la ciberseguridad; una cooperación más estrecha entre la AESA y la Comisión en cuestiones de seguridad; base jurídica de la revisión de protección del medio ambiente en el ámbito de la aviación.

Resultados del objetivo específico 5: creación de un grupo de inspectores acreditados por la UE; creación de un mecanismo de supervisión de emergencia; marco jurídico para transferir responsabilidades normativas a otros Estados miembros o la AESA; posibilidad de asignar tareas de certificación y supervisión a organizaciones de usuarios competentes en el sector general de la aviación; promoción de métodos de supervisión basados en riesgos y rendimiento; establecimiento de un archivo europeo para la información pertinente a efectos de cooperación entre autoridades para certificación, supervisión y ejecución; posibilidad de optar por el sistema de la UE para aeronaves del Estado y aeronaves del anexo II.

1.4.4. Indicadores de resultados e incidencia

Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

Indicadores del objetivo específico 1:

- Número de preguntas de interpretación de normas recibidas por la AESA.
- Número de operadores que usan normas basadas en el rendimiento para demostrar el cumplimiento de los requisitos esenciales.
- Número de licencias privadas de pilotos en la aviación general.
- Reducción de costes para operadores.

Indicadores del objetivo específico 2:

- Número de normas que hacen referencia a normas del sector.
- Antigüedad de la flota de la aviación general de la UE.
- Reducción de los costes de producción y certificación de aeronaves.

- Número de certificaciones nuevas.

Indicadores del objetivo específico 3:

- Porcentaje de accidentes en relación con el aumento del tránsito.
- Resultados de las actividades de supervisión continua y normalización de la AESA.
- Número de programas nacionales de seguridad y su nivel de aplicación en los Estados miembros.

Indicadores del objetivo específico 4:

- Número de preguntas de interpretación de normas revisadas recibidas por la AESA.
- Número de sucesos que plantean riesgos relacionados con la asistencia en tierra.
- Observaciones de las partes interesadas.

Indicadores del objetivo específico 5:

- Resultados de las actividades de supervisión continua y normalización de la AESA en relación con los recursos y las competencias de los Estados miembros.
- Número de Estados miembros que recurren a inspectores de seguridad aérea de la UE y de instrumentos nuevos para la puesta en común y el intercambio de recursos (delegación de responsabilidades y posibilidad de optar por aeronaves del Estado y del anexo II).
- Evolución de los recursos de las autoridades aéreas nacionales de los Estados miembros medida en términos de equivalente en tiempo completo y presupuesto.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo

Garantizar que se mantiene un alto nivel de seguridad de la aviación civil también con volúmenes crecientes de tránsito.

Contribuir a la competitividad del sector aéreo aportando mayor eficacia al sistema europeo de aviación civil, al mismo tiempo que se garantizan normas estrictas de seguridad y medio ambiente.

Requisitos de la OACI para que los Estados miembros adopten programas nacionales de seguridad.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la UE

El transporte aéreo, en gran medida, tiene carácter transnacional y, por tanto, por su naturaleza, insta a adoptar un enfoque regulador a escala de la UE.

En los Estados miembros existe la conciencia general de que se necesitan normas comunes en el ámbito de la seguridad de la aviación civil para alcanzar un alto nivel de seguridad. Esto se ha puesto de manifiesto ya con la adopción inicial del Reglamento (CE) nº 216/2008 y el Reglamento (CE) nº 1592/2002 anterior. La

seguridad del sistema europeo de aviación civil depende, entre otros factores, de la buena interrelación entre los elementos del sistema. Cualquier interfaz en este sistema plantea un riesgo que precisa de coordinación. Una legislación común elimina la necesidad de coordinación entre los sistemas normativos de los Estados miembros, contribuyendo de este modo a un aumento de la seguridad. No hay forma más eficaz de promover un sistema común de seguridad europeo que a escala de la UE. Del mismo modo, el aumento de la eficiencia se derivará de un único sistema europeo de seguridad de la aviación civil que contrarreste una fragmentación costosa.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

La iniciativa se basa, entre otros elementos, en un análisis exhaustivo de la experiencia adquirida a raíz de la aplicación del Reglamento (CE) n° 216/2008 y del Reglamento (CE) n° 1592/2002 anterior, incluida la evaluación de 2013 sobre el funcionamiento del Reglamento (CE) n° 216/2008 realizada en virtud del artículo 62 de dicho Reglamento.

1.5.4. Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

Esta iniciativa constituye un documento integrante del paquete de aviación cuya adopción está prevista para finales de 2015 y contribuirá a la competitividad del sector aéreo de la UE.

Asimismo, la iniciativa está en consonancia con el Libro Blanco del transporte de 2011, cuyo objetivo es que Europa sea la región más segura en el ámbito de la aviación.

La iniciativa también está armonizada con la Estrategia Europa 2020 y las prioridades de la Comisión mediante el desarrollo del mercado interior y el fomento de la innovación, de tal manera que ello repercuta positivamente en el empleo y el crecimiento y en la competitividad global del sector de la aviación.

En cuanto a las cuestiones de la AESA relativas a la gobernanza, la iniciativa está en consonancia con las recomendaciones de la declaración conjunta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo sobre las agencias descentralizadas, y las aplica.

1.6. Duración e incidencia financiera

- Propuesta/iniciativa de **duración limitada**
 - Propuesta/iniciativa en vigor desde [el] [DD/MM]AAAA hasta [el] [DD/MM]AAAA
 - Impacto financiero desde AAAA hasta AAAA
- Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**
 - Ejecución con una fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA
 - y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Modos de gestión previstos³⁵

- Gestión directa** a cargo de la Comisión
 - por sus servicios, incluido su personal en las delegaciones de la Unión;
 - por las agencias ejecutivas.
- Gestión compartida** con los Estados miembros
- Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:
 - terceros países o los organismos que estos hayan designado;
 - organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);
 - el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
 - los organismos a que se hace referencia en los artículos 208 y 209 del Reglamento Financiero;
 - organismos de Derecho público;
 - organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
 - los organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
 - las personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base.
- *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

Observaciones

Ninguna

³⁵ Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.

Ya existen amplios mecanismos de supervisión y evaluación que pueden utilizarse, por el hecho de que, en el ámbito de la seguridad de la aviación civil, la supervisión del rendimiento es un elemento integral del marco regulador de la Unión. La eficacia de la medida propuesta, una vez adoptada, quedará sujeta a una evaluación obligatoria cada cinco años, según se contempla también en el Reglamento (CE) nº 216/2008 en vigor.

Los requisitos sobre la elaboración de informes anuales de la Agencia comprenden la elaboración del informe anual de actividades consolidado y la elaboración de balances finales.

2.2. Sistema de gestión y de control

2.2.1. Riesgo(s) definido(s)

Ninguno

2.2.2. Información relativa al sistema de control interno establecido

Como organismo de la UE, la AESA utiliza los métodos de control aplicables de las agencias descentralizadas que ya estaban establecidos en el Reglamento (CE) nº 216/2008.

El Reglamento Financiero de la AESA, basado en el reglamento financiero marco de las agencias, establece la designación de un auditor interno y requisitos de auditoría interna.

2.2.3. Estimación de los costes y beneficios de los controles y evaluación del nivel de riesgo de error esperado

No procede

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.

Artículo 111 de la propuesta de Reglamento en relación con la lucha contra el fraude. Hace que el Reglamento (UE, Euratom) nº 883/2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), sea aplicable a la AESA y faculta a la OLAF y al Tribunal de Cuentas para realizar más fiscalizaciones e investigaciones. El artículo se corresponde con el modelo normalizado para las agencias descentralizadas.

Por otra parte, la AESA adoptó una estrategia antifraude el 9 de diciembre de 2014.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número de rúbrica.....	CD/CND ³⁶	de países de la AELC ³⁷	de países candidatos ³⁸	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
1 Crecimiento inteligente e integrador a) Competitividad para el crecimiento y el empleo	06 02 02 - Agencia Europea de Seguridad Aérea	CD	SÍ	NO	SÍ*	NO

- * Contribución de Suiza tras la Decisión nº 1/2007 (2008/100/CE)

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas no procede

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número de rúbrica.....	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

³⁶ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

³⁷ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

³⁸ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos³⁹

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número 1a	Rúbrica 1a - Competitividad para el crecimiento y el empleo
--	--------------	---

DG: MOVE			Año N ⁴⁰	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
•Créditos de operaciones										
Número de línea presupuestaria 06 02 02	Compromisos	(1)	34 870 + 1 575 = 36 445	34 870 + 2 045 = 36 915	35 568 + 1 395 = 36 963	36 279 + 1 395 = 37 674				Propuesta de duración ilimitada
	Pagos	(2)	36 445	36 915	36 963	37 674				Propuesta de duración ilimitada
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ⁴¹ no procede										
Número de línea presupuestaria		(3)								
TOTAL de los créditos para la DG MOVE	Compromisos	=1	36 445	36 915	36 963	37 674				Propuesta de duración ilimitada
	Pagos	=2	36 445	36 915	36 963	37 674				Propuesta de duración ilimitada

³⁹ Los gastos deberán ajustarse con arreglo al acuerdo al que lleguen los Gabinetes sobre partidas adicionales y agentes contractuales.

⁴⁰ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

⁴¹ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 1a del marco financiero plurianual	Compromisos		36 445	36 915	36 963	37 674				Propuesta de duración ilimitada
	Pagos		36 445	36 915	36 963	37 674				Propuesta de duración ilimitada

Rúbrica del marco financiero plurianual	5	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
DG: MOVE									
• Recursos humanos Base de cálculo: nivel actual de presupuesto para personal en la DG MOVE dedicada a cuestiones relacionadas con el Reglamento (CE) nº 216/2008 y de la AESA (7 EJC x 132 000 EUR/año = 924 000 EUR)		0,924	0,924	0,924	0,924				Propuesta de duración ilimitada.
• Otros gastos administrativos		0	0	0	0				
TOTAL DG MOVE	Créditos	0,924	0,924	0,924	0,924				Propuesta de duración ilimitada.

TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = total de los pagos)	0,924	0,924	0,924	0,924				
--	---	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N ⁴²	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
TOTAL de los créditos	Compromisos	37 369	37 839	37 887	38 598				Propuesta de

⁴² El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

para las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual									duración ilimitada.
	Pagos	37 369	37 839	37 887	38 598				Propuesta de duración ilimitada.

3.2.1.1 Proyecto de plantilla de personal de la AESA propuesto para 2017-2020

Plantilla propuesta para la AESA 2017-2020 (Total)*	2016**	2017	2018	2019	2020
Grados AD	548	541	540	540	540
Nuevos grados AD		5			
Total AD	548	546	540	540	540
Grados AST	128	123	118	118	118
Nuevos grados AST					
Total AST	128	123	118	118	118
Total de los puestos de plantilla de personal	676	669	658	658	658

* Estas cifras se ajustarán teniendo en cuenta un sistema de flexibilidad para los puestos relacionados con tasas e ingresos que se desarrollará sobre la base de una serie de indicadores relativos a la carga de trabajo y la eficiencia de la Agencia que deberá aprobar la Comisión. A más tardar en el momento de la adopción del proyecto de presupuesto para 2017, la Comisión presentará una ficha financiera legislativa revisada sobre cómo funcionaría en la práctica de manera detallada un sistema de flexibilidad para los puestos relacionados con tasas e ingresos, y cuál sería el impacto correspondiente en la plantilla de personal de la Agencia. A la espera de los resultados del trabajo en curso, la ficha financiera legislativa que acompaña a la presente propuesta establece un estado estable del número de puestos relacionados con tasas e ingresos, sobre la base de la Comunicación de la Comisión sobre la programación de recursos humanos y financieros de las agencias descentralizadas para 2014-2020, ajustado a las decisiones adoptadas por la Autoridad Presupuestaria en el procedimiento presupuestario para 2016 y en procedimientos anteriores.

** Las cifras de 2016 están sujetas a la adopción del presupuesto final por parte de la Autoridad Presupuestaria. Las cifras para los años 2017-2020 pueden precisar de adaptación tras la adopción del presupuesto definitivo cada año.

Plantilla propuesta para la AESA 2017-2020 (contribución de la UE)*	2016	2017	2018	2019	2020
Grados AD	175	177	184	184	184
Nuevos grados AD		5			
Total AD	175	182	184	184	184
Grados AST	50	46	42	42	42
Nuevos grados AST					
Total AST	50	46	42	42	42
Total de los puestos de plantilla de personal	225	228	226	226	226

* Estas cifras incluyen la aplicación de la reducción del 2 % (una reducción de personal de un 1 % y una cotización anual del 1 % para la reserva de recolocación) hasta 2018 y los puestos adicionales previstos para los operadores de terceros países y sistemas de aeronaves teledirigidas según lo dispuesto en el anexo I de la Comunicación sobre la programación de los recursos humanos y financieros [COM(2013)519].

Plantilla propuesta para la AESA 2017-2020 (tasas e ingresos)*	2016	2017	2018	2019	2020
Grados AD	373	364	356	356	356
Nuevos grados AD					
Total AD	373	364	356	356	356
Grados AST	78	77	76	76	76
Nuevos grados AST					
Total AST	78	77	76	76	76
Total de los puestos de plantilla de personal	451	441	432	432	432

* Estas cifras se ajustarán teniendo en cuenta un sistema de flexibilidad para los puestos relacionados con tasas e ingresos que se desarrollará sobre la base de una serie de indicadores relativos a la carga de trabajo y la eficiencia de la Agencia que deberá aprobar la Comisión. A más tardar en el momento de la adopción del proyecto de presupuesto para 2017, la Comisión presentará una ficha financiera legislativa revisada sobre cómo funcionaría en la práctica de manera detallada un sistema de flexibilidad para los puestos relacionados con tasas e ingresos, y cuál sería el impacto correspondiente en la plantilla de personal de la Agencia. A la espera de los resultados del trabajo en curso, la ficha financiera legislativa que acompaña a la presente propuesta establece un estado estable del número de puestos relacionados con tasas e ingresos, sobre la base de la Comunicación de la Comisión sobre la programación de recursos humanos y financieros de las agencias descentralizadas para 2014-2020, ajustado a las decisiones adoptadas por la Autoridad Presupuestaria en el procedimiento presupuestario para 2016 y en procedimientos anteriores.

3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones⁴³, tal como se explica a continuación:
- (Base de cálculo: coste medio total de 1 EJC: 132 000 EUR)

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados	↓	Año N		Año N+1		Año N+2		Año N+3		Insértese tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)						TOTAL			
		RESULTADOS																	
		€	Coste	€	Coste	€	Coste	€	Coste	€	Coste	€	Coste	€	Coste	€	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO n° 1 ⁴⁴ Eliminar los requisitos innecesarios y garantizar que el reglamento es proporcional a los riesgos planteados con diferentes tipos de actividades aéreas		Ninguna repercusión adicional para la AESA, ya que los resultados los absorberán los créditos presentes.																	
Subtotal del objetivo específico n° 1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
OBJETIVO ESPECÍFICO n° 2 Garantizar la integración eficaz y supervisión efectiva de las nuevas tecnologías y la evolución del mercado		€	Coste	€	Coste	€	Coste	€	Coste	€	Coste	€	Coste	€	Coste	€	Coste	Número total	Coste total

⁴³ Los créditos deberán ajustarse con arreglo al acuerdo al que lleguen los Gabinetes sobre partidas adicionales y agentes contractuales.

⁴⁴ Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

Nuevo marco jurídico para las aeronaves no pilotadas																
Subtotal del objetivo específico nº 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBJETIVO ESPECÍFICO nº 3 Establecer un proceso cooperativo de administración de seguridad entre la Unión Europea y sus Estados miembros para identificar y mitigar riesgos para la aviación civil de manera conjunta	€	Coste	Número total	Coste total												
Archivo europeo (artículo 28): datos básicos para la toma de decisiones y la supervisión (incl. 1 CA/año, costes puntuales de TI de 0,3 m EUR en el año N y N+1 y costes de funcionamiento anuales de 0,20 m EUR)		0,535		0,570		0,270		0,270								Propuesta de duración ilimitada
«Datos masivos»: datos y análisis del sistema europeo de aviación (costes de personal de 2 EJC + 1 CA/año, excluidos los costes operativos)		0,167		0,334		0,334		0,334								Propuesta de duración ilimitada
Subtotal del objetivo específico nº 3		0,702		0,904		0,604		0,604								Propuesta de duración ilimitada.
OBJETIVO ESPECÍFICO nº 4 Colmar las lagunas del sistema regulador y garantizar la coherencia	€	Coste	Número total	Coste total												

Asistencia en tierra: sistema de instauración y mantenimiento de requisitos comunes (artículo 11) (costes de personal de 1 EJC/año)		0,066		0,132		0,132		0,132								Propuesta de duración ilimitada
Armonización de los aspectos de seguridad y protección; apoyo de elaboración de normas e inspecciones (artículo 40) (costes de personal de 1 EJC/año)		0,066		0,132		0,132		0,132								Propuesta de duración ilimitada
Nuevos requisitos europeos de certificación para informes y protección del medio ambiente (artículo 39) (incluidos 1 EJC/año y costes anuales de TI de 0,15 m EUR)		0,216		0,282		0,282		0,282								Propuesta de duración ilimitada.
Subtotal del objetivo específico nº 4		0,348		0,546		0,546		0,546								Propuesta de duración ilimitada
OBJETIVO ESPECÍFICO nº 5 Crear un sistema de puesta en común e intercambio de recursos entre los Estados miembros y la Agencia	Ž	Coste	Número total	Coste total												
Promoción de métodos de supervisión basados en riesgos y rendimiento		0,100		0,100		0,100		0,100								0,400

Grupo de expertos (artículo 17) (incl. 1 CA, costes puntuales de 0,1 m EUR el año N y el año N+1 y costes anuales de funcionamiento de 5 000 EUR)		0,140		0,175		0,075		0,075								Propuesta de duración ilimitada
Instauración de un marco para la delegación de responsabilidades (artículo 18)		0,175		0,175		0,00		0,00								0,350
Garantizar normas comunes de formación (artículo 43) (incl. 1 CA/año, costes puntuales de formación y materiales en el año N y el año N+1 de 0,075 m EUR)		0,11		0,145		0,070		0,070								Propuesta de duración ilimitada
Subtotal del objetivo específico nº 5		0,525		0,595		0,245		0,245								
COSTE TOTAL		1 575		2 045		1 395		1 395								

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.3.1. Resumen

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:
- Base de cálculo: nivel actual de presupuesto para personal en la DG MOVE dedicada a cuestiones relacionadas con el Reglamento (CE) nº 216/2008 y de la AESA (7 EJC x 132 000 EUR/año = 924 000 EUR)

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N ⁴⁵	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)	TOTAL
--	---------------------	---------	---------	---------	---	-------

RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos	0,924	0,924	0,924	0,924				
Otros gastos administrativos	0	0	0	0				
Subtotal para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	0,924	0,924	0,924	0,924				

Al margen de la RÚBRICA 5⁴⁶ del marco financiero plurianual								
Recursos humanos	0	0	0	0				
Otros gastos de carácter administrativo	0	0	0	0				
Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	0	0	0	0				

⁴⁵ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

⁴⁶ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

TOTAL	0,924	0,924	0,924	0,924				
--------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
• Puestos de plantilla de personal (funcionarios y personal temporal)							
06 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	7	7	7	7			
XX 01 01 02 (Delegaciones)	0	0	0	0			
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)	0	0	0	0			
10 01 05 01 (Investigación directa)	0	0	0	0			
• Personal externo (en equivalente a jornada completa: EJC)⁴⁷							
XX 01 02 01 (AC, ENCS, INT de la dotación global)	0	0	0	0			
XX 01 02 02 (AC, LA, ENCS, INT y JED en las Delegaciones)	0	0	0	0			
XX 01 04 yy⁴⁸	0	0	0	0			
	0	0	0	0			
XX 01 05 02 (AC, ENCS, INT; investigación indirecta)	0	0	0	0			
10 01 05 02 (AC, INT, ENCS; investigación directa)	0	0	0	0			
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)							
TOTAL	7	7	7	7			

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	<p>Personal de DG MOVE que se ocupa de cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación civil, la protección del medio ambiente en el sector de la aviación y la AESA, como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestionar la adopción y aplicación de medidas a raíz de las recomendaciones de la AESA (Reglamentos y Decisiones de la Comisión); - coordinación y control administrativos de la AESA: programas de trabajo, planes plurianuales de política de personal, reuniones del consejo de administración y de otros comités; - desarrollo y coordinación de políticas; - responsabilidades financieras y contables relacionadas con la AESA a nivel de la
-----------------------------------	---

⁴⁷ AC= agente contractual; AL = agente local; ENCS= experto nacional en comisión de servicio; INT = personal de empresas de trabajo temporal; JED= joven experto en delegación.

⁴⁸ Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

	Comisión (presupuesto, descarga, etc.).
Personal externo	

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual.

Explíquese la reprogramación requerida, precisando las líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes⁴⁹.

Línea presupuestaria: 06 02 02

En millones de EUR

N: 36 445

N+1: 36 915

N+2: 36 963

N+3: 37 674

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.5. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros.
- La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Contribución de países AELC/EEE, salvo Suiza*	1 070	1 070	1 054	1 073				
Contribución de Suiza**	1,0	1,0	1,0	1,0				
TOTAL de los créditos cofinanciados	2 070	2 070	2 054	2 073				

* Según el supuesto de una contribución del 2,76 % de la contribución anual de la UE. A efectos de cálculo, se supone que los ingresos asignados derivados de los excedentes de los años anteriores es cero.

** Aproximación según la Decisión n° 1/2007 del Comité conjunto de transporte aéreo entre la UE y Suiza establecido en el marco del acuerdo entre la Unión Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (2008/100/CE)

⁴⁹ Los importes deberán ajustarse con arreglo al acuerdo al que lleguen los Gabinetes sobre puestos adicionales y agentes contractuales.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene impacto financiero en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene el impacto financiero que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en ingresos diversos

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio financiero en curso	Impacto de la propuesta/iniciativa ⁵⁰					Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3				
Artículo									

En el caso de los ingresos diversos «asignados», especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

Especifíquese el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

⁵⁰ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 25 % de los gastos de recaudación.