

ES

ES

ES

Propuesta de

## REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de ( )

**que modifica el Reglamento (CE) n° 1592/2002 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, con vistas a extender su ámbito de aplicación a la regulación de las operaciones aéreas, la autorización de pilotos y aeronaves de terceros países**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social<sup>2</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones<sup>3</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado<sup>4</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El segundo considerando del Reglamento (CE) n° 1592/2002<sup>5</sup> estipula, entre otras cosas, que deberán definirse unos requisitos esenciales apropiados en materia de explotación de aeronaves y otorgamiento de licencias a la tripulación de vuelo y su aplicación a aeronaves de terceros países; el artículo 7 de dicho Reglamento exige a la Comisión que presente lo antes posible propuestas al Parlamento Europeo y al Consejo en relación con los principios básicos, la aplicabilidad y los requisitos esenciales para la regulación del personal y las organizaciones que participen en la explotación de aeronaves.
- (2) El alcance de la acción de la Comunidad deberá definirse con claridad para que las personas, organizaciones y productos sujetos al presente Reglamento y a las normas adoptadas para su aplicación puedan identificarse sin ambigüedad; la mejor forma de definir este alcance consiste en remitir a una lista de aeronaves cuya explotación está excluida de la acción comunitaria; conviene utilizar la lista de las aeronaves excluidas que consta en el anexo II del Reglamento (CE) n° 1592/2002 para este propósito, debidamente modificada a fin de facilitar su comprensión.

---

<sup>1</sup> Pendiente de publicación

<sup>2</sup> Pendiente de publicación

<sup>3</sup> Pendiente de publicación

<sup>4</sup> Pendiente de publicación

<sup>5</sup> DO L 240 de 7.9.2002, p. 1.

- (3) Los ciudadanos europeos deben gozar en todo momento de un nivel de protección elevado y uniforme, y las aeronaves de terceros países que operan en rutas de entrada o salida del territorio de vigencia del Tratado o situadas en el interior del mismo deberán estar sujetas a una supervisión adecuada por parte de las autoridades comunitarias.
- (4) La Comunidad debería establecer, de acuerdo con las normas fijadas en el Convenio de Chicago, requisitos esenciales aplicables a las personas y a las organizaciones implicadas en la explotación de aeronaves, así como a las personas y el producto implicados en la formación y en el examen médico de los pilotos; dichos requisitos deberían desarrollarse, en su caso, para regular el régimen de los ingenieros de vuelo. Convendría autorizar a la Comisión para desarrollar las necesarias normas de aplicación.
- (5) El funcionamiento efectivo de un sistema de seguridad de la aviación civil comunitaria en los ámbitos de aplicación del presente Reglamento exige reforzar la cooperación entre la Comunidad, los Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea para detectar fallos de seguridad y adoptar las medidas correctivas que convengan.
- (6) El fomento de una cultura de seguridad y el buen funcionamiento del sistema normativo en los ámbitos de aplicación del presente Reglamento exige que los incidentes y las incidencias sean notificados espontáneamente por sus testigos; esta notificación vendría facilitada por la creación de un entorno no punitivo, y en los Estados miembros deberán adoptarse las medidas apropiadas para asegurar la protección de esta información y de los informantes.
- (7) En consonancia con los principios de la gobernanza, las licencias de los pilotos dedicados a operaciones de tipo recreativo deberán ser expedidas por organismos de evaluación debidamente acreditados.
- (8) Con el fin de asistir debidamente a la Comunidad, la Agencia Europea de Seguridad Aérea deberá tener la posibilidad de expedir a su vez certificados a personas, organizaciones y productos sujetos al presente Reglamento cuando una acción centralizada sea más eficaz que la certificación por parte de los Estados miembros; por el mismo motivo, la Agencia debería poder tomar decisiones relacionadas con la explotación de aeronaves, la cualificación de las tripulaciones o la seguridad de las aeronaves de terceros países cuando este sea el mejor medio para garantizar la uniformidad y facilitar el funcionamiento del mercado interior; la Agencia debería contar con la autoridad necesaria para llevar a cabo estas tareas.
- (9) Es preciso modificar diversos artículos del Reglamento (CE) n° 1592/2002 para que las personas objeto de la regulación dispongan de los mecanismos de recurso necesarios en los casos en que la Agencia esté autorizada con arreglo al presente Reglamento para tomar decisiones que les afecten; asimismo, conviene incluir nuevas definiciones para facilitar la comprensión de los artículos añadidos a dicho Reglamento.
- (10) De acuerdo con los principios de subsidiariedad y proporcionalidad consagrados en el artículo 5 del Tratado, los objetivos de la acción propuesta, a saber, el establecimiento y la aplicación uniforme de normas comunes para regular la autorización de tripulaciones de vuelo, las operaciones aéreas y las aeronaves de terceros países, no pueden ser realizados de modo suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, en virtud del ámbito europeo del presente Reglamento, por parte de la Comunidad. El presente Reglamento se limita al mínimo necesario para alcanzar dichos objetivos y no va más allá de lo necesario para este fin.

- (11) El presente Reglamento establece un marco apropiado y completo para la supervisión de las aeronaves de terceros países cuando operan en rutas de entrada o salida del territorio de vigencia del Tratado o situadas en el interior del mismo. La Directiva 2004/36/CE<sup>6</sup> sobre la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad deberá, por tanto, derogarse en su momento.
- (12) Las medidas previstas en el presente Reglamento están basadas en el dictamen emitido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea<sup>7</sup> de acuerdo con la letra b) del apartado 2 del artículo 12 y el apartado 1 del artículo 14 del Reglamento (CE) n° 1592/2002.
- (13) En consecuencia, conviene modificar en este sentido el Reglamento (CE) n° 1592/2002.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### *Artículo 1*

El Reglamento (CE) n° 1592/2002 se modifica del modo siguiente:

1. En el artículo 3 se añaden las siguientes letras h) a n):

- «h) “operador”: cualquier persona física o jurídica que explota o desea explotar una o más aeronaves.
- i) “operación comercial”: toda actividad aeronáutica remunerada amparada en un contrato entre un operador y un cliente en la que el cliente no sea, directa o indirectamente, propietario de la aeronave utilizada a efectos de dicho contrato y el operador no sea, directa o indirectamente, empleado del cliente.
- j) “aeronave propulsada compleja”:
- i) un aeroplano:
    - con un peso máximo certificado al despegue superior a 5.700 kg, o
    - con una configuración máxima aprobada de más de 9 asientos de pasajeros, o
    - certificado para operar con una tripulación mínima de 2 pilotos, o
    - equipado con uno o más turborreactores, o
  - ii) un helicóptero:
    - con un peso máximo certificado al despegue superior a 3.175 kg, o
    - con una configuración máxima aprobada de más de 5 asientos de pasajeros, o
    - certificado para operar con una tripulación mínima de 2 pilotos, o
  - iii) una aeronave de rotor basculante.
- k) “operación recreativa”: cualquier operación no comercial realizada con una aeronave no propulsada compleja.
- l) “organismo de evaluación”: un organismo capaz de evaluar la conformidad de las personas físicas o jurídicas con las normas establecidas para asegurar el cumplimiento de los requisitos esenciales y expedir el correspondiente certificado.

---

<sup>6</sup> DO L 143 de 30.4.2004, p. 76.

<sup>7</sup> Dictamen de la Agencia Europea de Seguridad Aérea 3/2004, XXXX

- m) “dispositivo de entrenamiento sintético de vuelo”: cualquier tipo de dispositivo en el que se simulan condiciones de vuelo en tierra; incluyen simuladores de vuelo, dispositivos de entrenamiento de vuelo, instructores de navegación y de procedimientos de vuelo y dispositivos de entrenamiento de instrumentación básica.
- n) “calificación”: declaraciones recogidas en una licencia de piloto, referidas a condiciones especiales, facultades o limitaciones propias de dicha licencia.»

2. El artículo 4 se modifica del modo siguiente:

- a) las letras b) y c) del apartado 1 se sustituyen por las siguientes:
  - «b) matriculadas en un Estado miembro a menos que su supervisión reglamentaria en materia de seguridad haya sido delegada en un tercer país y no sean utilizadas por un operador comunitario, o
  - c) matriculadas en un país tercero y utilizadas en el territorio de los Estados miembros por un operador establecido o residente en la Comunidad,»
- b) la siguiente letra d) se añade al apartado 1:
  - «d) matriculadas en un país tercero y utilizadas por un operador de un país tercero en el territorio de un Estado miembro.»
- c) la última frase del apartado 1 se sustituye por la siguiente:
  - «se ajustarán al presente Reglamento.»
- d) los apartados 2 y 3 se sustituyen por los siguientes:
  - «2. El personal que participe en las operaciones de aeronaves indicadas en las letras b) o c) del apartado 1 se ajustará al presente Reglamento.
  - 3. Las operaciones de aeronaves a indicadas en las letras b), c) o d) del apartado 1 se ajustarán al presente Reglamento.»
- e) se añade el siguiente apartado 4:
  - “4. Los apartados 1, 2 y 3 no serán de aplicación a las aeronaves a las que se hace referencia en el anexo II.”
- (f) el apartado 3 pasa a ser el apartado 5.

3. El artículo 5 se modifica del modo siguiente:

- a) el apartado 2 se sustituye por el siguiente:
  - «2. La conformidad de las aeronaves señaladas en la letra b) del apartado 1 del artículo 4 y los productos, componentes y equipos instalados en las mismas se demostrará del modo indicado a continuación.»
- b) la letra d) del apartado 2 se sustituye por la siguiente:
  - «d) Las organizaciones responsables del mantenimiento de los productos, componentes y equipos demostrarán su capacidad y medios para ejercer las responsabilidades asociadas a sus facultades. A menos que se hayan aceptado de otro modo, dichas capacidades y medios deberán ser reconocidos mediante la expedición de una homologación de la organización. Las facultades concedidas a la organización aprobada y el alcance de la aprobación deberán especificarse en las condiciones de aprobación.»
- c) en el apartado 2 se añade la siguiente letra e):

- «e) Las organizaciones responsables del diseño y fabricación de los productos, componentes y equipos demostrarán su capacidad y medios para ejercer las responsabilidades asociadas a sus facultades. A menos que se hayan aceptado de otro modo, dichas capacidades y medios deberán ser reconocidos mediante la expedición de una homologación de la organización. Las facultades concedidas a la organización aprobada y el alcance de la aprobación deberán especificarse en las condiciones de aprobación.»
  - d) las letras e) y f) del apartado 2 pasan a ser las letras f) y g);
  - e) se añade el siguiente apartado 3:
    - «3. Las aeronaves indicadas en la letra a) del apartado 1 del artículo 4 y los productos, componentes y equipos montados en ellas deberán cumplir lo dispuesto en las letras a), b) y e) del apartado 2.»
  - f) la primera frase del apartado 3 se sustituye por la siguiente:
    - «Como excepción a lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3:»
  - g) en el apartado 4 se añade la siguiente letra j):
    - «j) el modo en que deban demostrar la conformidad con los requisitos esenciales las aeronaves mencionadas en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 4.»
  - h) se sustituye la primera frase del apartado 5 por la siguiente:
    - «Al establecer las disposiciones de aplicación a que se refiere el apartado 5, la Comisión deberá velar, en particular, por que:»
  - i) se añade la siguiente letra d) al apartado 5:
    - «d) no impongan a las aeronaves mencionadas en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 4 requisitos incompatibles con las obligaciones de la OACI contraídas por los Estados miembros.»
  - j) los apartados 3, 4, y 5 pasan a ser los apartados 4, 5 y 6.
4. El artículo 7 se sustituye por el siguiente:

#### *«Artículo 7*

#### **Autorización de tripulaciones de vuelo**

1. Las tripulaciones de vuelo que participen en la explotación de aeronaves mencionadas en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 4 y las organizaciones, dispositivos de entrenamiento sintético de vuelo y personas implicadas en su formación, pruebas, control y evaluación médica deberán cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo III.
2. Un piloto sólo podrá pilotar una aeronave si cuenta con una licencia y un certificado médico apropiados para la operación realizada:
  - a) un piloto obtendrá una licencia cuando demuestre que cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales relacionados con conocimientos teóricos, aptitudes prácticas y conocimientos lingüísticos; esta licencia podrá ser expedida por un organismo de evaluación si sus facultades están limitadas a operaciones de recreo.
  - b) un piloto obtendrá un certificado médico si demuestra que cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales relacionados con la aptitud médica. Este certificado médico será expedido por examinadores de

medicina aeronáutica o centros médicos aeronáuticos salvo para los pilotos implicados en operaciones de recreo, en cuyo caso podrán ser expedidos por un facultativo de medicina general.

- c) las facultades concedidas al piloto y el alcance de la licencia y del certificado médico deberán constar en éstos;
- d) los requisitos establecidos en las letras a) y b) podrán satisfacerse mediante la aceptación de licencias y certificados médicos expedidos por un país tercero o en su nombre en relación con la tripulación de vuelo que participe en la explotación de una aeronave indicada en el la letra c) del apartado 1 del artículo 4.

3. La capacidad de los organismos de evaluación, organizaciones de formación de pilotos y entidades responsables de evaluar la aptitud médica de los pilotos para asumir las responsabilidades asociadas a sus facultades en relación con la emisión de licencias y certificados médicos deberá reconocerse mediante la emisión de una aprobación:

- a) la aprobación de organizaciones se expedirá cuando se demuestre que la organización cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales correspondientes;
- b) las facultades concedidas en virtud de la aprobación deberán constar en la misma.

4. Todo dispositivo de entrenamiento sintético de vuelo utilizado para la formación de pilotos deberá tener un certificado, que se expedirá cuando se compruebe que cumple las normas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales correspondientes.

5. Toda persona responsable de impartir formación a los pilotos, evaluar su competencia o su aptitud médica deberá contar con un certificado apropiado:

- a) dicho certificado se expedirá cuando se demuestre que el solicitante cumple las normas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales correspondientes;
- b) las facultades concedidas en virtud del certificado deberán constar en el mismo.

6. La Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 54, las disposiciones de aplicación del presente artículo, especificando en particular:

- a) las diferentes calificaciones de las licencias de pilotos y los certificados médicos adecuados para los distintos tipos de actividades desempeñadas;
- b) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar licencias, calificaciones de licencias, certificados médicos, aprobaciones de organizaciones, organismos de evaluación y certificados de personal;
- c) las facultades y responsabilidades de los titulares de licencias, calificaciones de licencias, certificados médicos, aprobaciones de organizaciones y certificados de personal.

7. Al establecer las disposiciones de aplicación a que se refiere el apartado 6, la Comisión deberá velar, en particular, por que:

- a) reflejen el estado de la técnica y las mejores prácticas en el ámbito de la formación de tripulaciones de vuelo;
- b) permitan una respuesta inmediata para dilucidar las causas de accidentes e incidentes graves.»

5. Se añade el siguiente artículo 7 bis:

«Artículo 7 bis

**Operaciones de aeronaves**

1. La operación de aeronaves contemplada en las letras b), c) y d) del apartado 1 del artículo 4 deberá cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV.
2. Los operadores que efectúen operaciones comerciales deberán demostrar su capacidad y medios para asumir las responsabilidades asociadas a sus facultades;
  - a) estas capacidades y medios deberán ser reconocidos mediante la expedición de un certificado;
  - b) en el certificado deberán constar las facultades concedidas al operador y el alcance de las operaciones;
  - c) el requisito previsto en el presente apartado podrá satisfacerse, en su caso, mediante la aceptación de certificados expedidos por un país tercero o en su nombre en relación con los operadores implicados en la explotación de una aeronave mencionada en la letra d) del apartado 1 del artículo 4.
3. Los operadores que efectúen operaciones no comerciales de aeronaves propulsadas complejas deberán declarar su capacidad y medios para asumir las responsabilidades asociadas a la operación de la aeronave.
4. La Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 54, las disposiciones de aplicación del presente artículo, especificando en particular:
  - a) las condiciones para operar una aeronave de conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV;
  - b) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar el certificado del operador a que se refiere el apartado 2;
  - c) las facultades y responsabilidades de los operadores y de los titulares de certificados.
5. Al establecer las disposiciones de aplicación a que se refiere el apartado 4, la Comisión deberá velar, en particular, por que:
  - a) reflejen el estado de la técnica y las mejores prácticas en el ámbito de las operaciones aéreas;
  - b) tengan en cuenta la experiencia en servicio de la aeronave en todo el mundo y el progreso científico y técnico;
  - c) permitan una respuesta inmediata para dilucidar las causas de accidentes e incidentes graves;
  - d) no impongan a las aeronaves mencionadas en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 4 requisitos incompatibles con las obligaciones de la OACI contraídas por los Estados miembros.»
6. Se añade el siguiente artículo 7 ter:

«Artículo 7 ter

**Ingenieros de vuelo**

Con respecto a los principios básicos, la aplicabilidad y los requisitos esenciales para la autorización de ingenieros de vuelo, la Comisión presentará propuestas al Parlamento Europeo y al Consejo tan pronto como sea posible.»

7. Se añade el siguiente artículo 7 quater:

*«Artículo 7 quater*

**Supervisión colectiva**

1. Los Estados miembros y la Agencia deberán cooperar para asegurar, mediante una apropiada recopilación –incluida la inspección en rampa– e intercambio de información, la aplicación efectiva de las estipulaciones del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación.

2. La Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 54, las disposiciones de aplicación del presente artículo, especificando en particular:

- a) las condiciones de recopilación e intercambio de información;
- b) las condiciones para la realización de inspecciones en rampa;
- c) las condiciones en que se impedirá el vuelo de cualquier aeronave que no cumpla el presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación.»

8. En el artículo 8 se sustituye el apartado 2 por el siguiente:

«2. En tanto se adopten las disposiciones de aplicación a que se refieren el apartado 4 del artículo 5, el apartado 5 del artículo 7 y el apartado 3 del artículo 7 bis, y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 57, los certificados que no puedan expedirse de conformidad con el presente Reglamento podrán expedirse con arreglo a las normas nacionales aplicables.»

9. El artículo 10 se modifica del modo siguiente:

- a) el apartado 5 se sustituye por el siguiente:

«5. Cuando pueda conseguirse por otros medios un nivel de protección equivalente al conseguido mediante la aplicación de las disposiciones de aplicación de los artículos 5, 6, 7 y 7 bis, los Estados miembros podrán conceder, sin discriminación por motivos de nacionalidad, homologaciones que supongan una excepción de dichas disposiciones de aplicación. En estos casos, el Estado miembro interesado notificará a la Comisión que se propone conceder dicha homologación y justificará la necesidad de establecer la excepción a la norma de que se trate, así como las condiciones previstas para garantizar un nivel equivalente de protección.»

- b) se añade un nuevo apartado 7:

«7. La Agencia también podrá conceder exenciones u homologaciones de acuerdo con los apartados 3 y 5 cuando actúe como autoridad competente. En este caso, la Agencia deberá informar a los Estados miembros y a la Comisión, y la decisión mencionada en los apartados 4 y 6 deberá adoptarse de acuerdo con el procedimiento mencionado en el apartado 3 del artículo 54.»

10. Se añade el siguiente artículo 11 bis:

*«Artículo 11bis*

**Protección de la información de seguridad**

1. Si la información mencionada en el artículo 11 ha sido facilitada voluntariamente por una persona física, en los informes correspondientes se soslayará la fuente de dicha información.

2. Sin perjuicio de las disposiciones aplicables del Derecho penal, los Estados miembros se abstendrán de incoar acciones legales con respecto a infracciones de la ley no premeditadas o inadvertidas que lleguen a su conocimiento exclusivamente por haber sido comunicadas en

aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación, salvo en casos de negligencia grave.

3. De acuerdo con los procedimientos definidos en sus leyes y prácticas nacionales, los Estados miembros deberán garantizar que los empleados que faciliten dicha información en aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación no sufran ninguna discriminación por parte de su empresa, salvo en casos de negligencia grave.»

11. En el artículo 13 se sustituye la letra c) por la siguiente:

«c) tomar las correspondientes decisiones para la aplicación de los artículos 15, 15 bis, 15 ter, 45 y 46.»

12. El artículo 15 se modifica del modo siguiente:

a) se sustituye la primera frase del apartado 1 por la siguiente:

«Respecto a los productos, componentes y equipos indicados en el las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 4, la Agencia llevará a cabo, cuando corresponda y tal como se especifica en el Convenio de Chicago o sus anexos, en nombre del Estado miembro, las funciones y tareas del Estado de diseño, fabricación o matrícula en relación con la aprobación del diseño. Para ello:»

b) se añaden las siguientes letras k) y l) al apartado 1:

«k) respecto de cada aeronave para la que se solicite una autorización de vuelo para un único vuelo, establecerá las limitaciones apropiadas;

l) expedirá las autorizaciones de vuelo para aeronaves cuando tales autorizaciones sean necesarias para la ejecución de una serie de vuelos.»

c) se añade un nuevo apartado 3:

«3. Respecto a las aeronaves mencionadas en la letra b) del apartado 1 del artículo 4, la Agencia definirá, en su caso, los requisitos de formación para la emisión de las calificaciones que se incluirán en el certificado del personal de las personas responsables de la autorización de un producto, componente o equipo después del mantenimiento.»

13. Se añade el siguiente artículo 15 bis:

#### *«Artículo 15 bis*

#### **Certificación del personal**

1. Respecto a las aeronaves mencionadas en las letras a), b) y c) del apartado 1 del artículo 4, la Agencia definirá, en su caso, los requisitos de formación para la emisión de las calificaciones individuales exigidas para su operación.

2. Respecto al personal mencionado en el apartado 2 del artículo 4 y a las organizaciones, la Agencia:

a) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales o de entidades cualificadas, inspecciones y auditorías de las organizaciones y organismos de evaluación que certifique;

b) expedirá y renovará los certificados de:

i) organizaciones de formación del personal y centros de medicina aeronáutica radicados dentro del territorio de los Estados miembros, si lo solicita el Estado miembro en cuestión; o

- ii) organizaciones de formación del personal y centros de medicina aeronáutica radicados fuera del territorio de los Estados miembros;
  - iii) organismos de evaluación si lo solicitan los mismos.
- c) modificará, limitará, suspenderá o revocará los respectivos certificados de organización si dejan de cumplirse las condiciones con arreglo a las cuales se habían expedido o en el caso de que la persona jurídica o física titular del certificado no cumpla las obligaciones establecidas en el presente Reglamento o en sus disposiciones de aplicación;

3. Respecto a los dispositivos de entrenamiento sintéticos de vuelos, la Agencia:

- a) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades de aviación nacionales u otras entidades cualificadas, las inspecciones técnicas de los dispositivos que certifique;
- b) expedirá y renovará los certificados de:
  - i) dispositivos de entrenamiento sintético de vuelo ubicados dentro del territorio de los Estados miembros, si lo solicita el Estado miembro en cuestión; o
  - ii) dispositivos de entrenamiento sintético de vuelo utilizados por organizaciones de formación certificadas por la Agencia o ubicados fuera del territorio de los Estados miembros;
- c) modificará, limitará, suspenderá o revocará los certificados pertinentes cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales habían sido expedidos o en el caso de que la persona jurídica o física titular del certificado no cumpla las obligaciones establecidas en el presente Reglamento o en sus disposiciones de aplicación;

14. Se añade el siguiente artículo 15 ter:

*«Artículo 15 ter*

**Operaciones**

1. Respecto a las aeronaves indicadas en las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 4, la Agencia definirá, en su caso, una Lista Maestra de Equipo Mínimo con los elementos de equipamiento necesarios para cada tipo de aeronave que pueda permanecer temporalmente fuera de servicio pero manteniendo un nivel de seguridad aceptable.

2. En relación con los operadores que efectúen operaciones comerciales, la Agencia:

- a) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales o los organismos cualificados, inspecciones y auditorías de los operadores que certifique;
- b) expedirá y renovará los certificados de:
  - i) los operadores radicados dentro del territorio de los Estados miembros, si lo solicita el Estado miembro en cuestión; o
  - ii) los operadores radicados fuera del territorio de los Estados miembros;
- c) modificará, limitará, suspenderá o revocará los certificados pertinentes de los operadores cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales habían sido expedidos o en el caso de que la organización en cuestión no cumpla las

obligaciones establecidas en el presente Reglamento o en sus disposiciones de aplicación.

3. La Agencia podrá ordenar mediante una directriz operativa la prohibición, limitación o sujeción a ciertas condiciones de una operación en interés de la seguridad.

4. Respecto a la limitación del tiempo de vuelo, la Agencia:

- a) establecerá y notificará las especificaciones de certificación aplicables para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales.
- b) aprobará mecanismos individuales de especificación del tiempo de vuelo de los operadores cuando dichos mecanismos no se puedan aprobar con arreglo a una especificación de certificación aplicable.»

15. En el artículo 29 se sustituye la letra a) del apartado 3 por la siguiente:

- «a) aprobará las medidas de la Agencia según lo definido en los artículos 13, 15, 15 bis y 15 ter dentro de los límites especificados por el presente Reglamento, sus disposiciones de aplicación y cualquier otra norma aplicable;»

16. En el artículo 35 se sustituye el apartado 1 por el siguiente:

- «1. Las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 15, 15 bis, 15 ter, 46 ó 53 podrán ser objeto de recurso.»

17. En el artículo 46 se sustituye la primera frase del apartado 1 por la siguiente:

- «1. A los fines de la aplicación de los artículos 15, 15 bis y 15 ter, la Agencia podrá realizar por sí misma todas las investigaciones necesarias de empresas o encargar dicha tarea a autoridades aeronáuticas nacionales o a organismos cualificados. Las investigaciones se llevarán a cabo respetando las disposiciones legales de los Estados miembros en que se realicen. A tal efecto, las personas autorizadas en virtud del presente Reglamento están facultadas para:»

18. En el artículo 57 se añade el siguiente apartado 3:

- «3. La Directiva 2004/36/CE quedará derogada a partir del ...»

19. En el artículo 58 se sustituye el segundo apartado por el siguiente:

- «Los artículos 5, 6, 7, 7 bis, 7 ter y 7 quater serán aplicables a partir de las fechas especificadas en las disposiciones de aplicación.»

#### *Artículo 2*

El anexo II del Reglamento (CE) nº 1592/2002 queda modificado por el anexo I del presente Reglamento.

#### *Artículo 3*

Se añade un nuevo anexo III al Reglamento (CE) nº 1592/2002 de acuerdo con el texto del anexo II del presente Reglamento.

#### *Artículo 4*

Se añade un nuevo anexo IV al Reglamento (CE) nº 1592/2002 de acuerdo con el texto del anexo III del presente Reglamento.

#### *Artículo 5*

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al 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 XX XX XXX

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

*Anexo I*

*«Anexo II*

**Aeronaves a las que se refiere el apartado 4 del artículo 4**

Las aeronaves a las que no son aplicables los apartados 1, 2 y 3 del artículo 4 son aeronaves que pertenecen a una o más de las categorías establecidas en el presente anexo:

a) las aeronaves históricas que cumplan los criterios siguientes:

(i) aeronaves no complejas cuyo

- diseño inicial data de antes de 1 de enero de 1955 y que
- hayan dejado de producirse desde antes del 1 de enero de 1975.

o

(ii) aeronaves que tengan una clara importancia histórica relacionada con:

- la participación en un acontecimiento histórico notable; o
- un importante avance en el desarrollo de la aviación; o
- una importante función desempeñada en las fuerzas armadas de un Estado miembro;

b) las aeronaves específicamente diseñadas o modificadas para la investigación o con propósitos científicos o experimentales, y que probablemente se fabriquen en un número muy limitado;

c) las aeronaves que hayan sido construidas por lo menos en un 51 % por un aficionado o una asociación de aficionados sin fines de lucro, para sus propios fines y sin objetivo comercial alguno;

d) las aeronaves que hayan estado al servicio de fuerzas militares, a menos que sean de un tipo cuyo para el que la Agencia haya adoptado una norma de diseño;

e) los aeroplanos, helicópteros y paracaídas con motor que tengan como máximo dos plazas, una masa máxima al despegue (MTOM), registrada por los Estados miembros, de no más de:

i) 300 kg para una avioneta/helicóptero monoplaza; o

ii) 450 kg para una avioneta/helicóptero biplaza; o

iii) 330 kg para una avioneta anfibia o un hidroavión/helicóptero monoplaza; o

iv) 495 kg para una avioneta anfibia o un hidroavión/helicóptero biplaza, siempre que cuando funcione a la vez como hidroavión/helicóptero y como avioneta/helicóptero, quede por debajo de ambos límites de la MTOM respectivos;

v) 472,5 kg para una avioneta biplaza equipada con un sistema de paracaídas de recuperación total montado sobre el fuselaje;

vi) 315 kg para una avioneta monoplaza equipada con un sistema de paracaídas de recuperación total montado sobre el fuselaje.

y, para los aeroplanos, una pérdida de velocidad o velocidad constante mínima en función de aterrizaje no superior a 35 nudos de velocidad aérea calibrada (CAS);

f) los autogiros monoplaza y biplaza con una masa máxima al despegue no superior a 560 kg;

g) los planeadores con una masa máxima en vacío inferior a 80 kg para los monoplazas o de 100 kg para los biplazas, incluidos los de lanzamiento a pie;

- h) las réplicas de aeronaves que cumplan los criterios a) o d) anteriores y cuyo diseño estructural sea similar al de la aeronave original;
- i) los aviones no pilotados con una masa operativa inferior a 150 kg;
- j) cualquier otra aeronave con una masa máxima en vacío, incluido el combustible, inferior a 70 kg.»

### **Requisitos esenciales para la autorización de pilotos**

1. Formación
  - 1.a. Generalidades
    - 1.a.1. Toda persona que emprenda una formación para pilotar una aeronave debe tener la suficiente madurez educativa, física y mental para adquirir, retener y demostrar los conocimientos teóricos y las aptitudes prácticas correspondientes.
  - 1.b. Conocimientos teóricos
    - 1.b.1. Todo piloto debe adquirir y mantener un nivel de conocimientos apropiado para las funciones desempeñadas en la aeronave y proporcional a los riesgos asociados al tipo de actividad. Estos conocimientos deben incluir, al menos, los siguientes:
      - i) reglamentación aeronáutica;
      - ii) conocimiento general de las aeronaves;
      - iii) materias técnicas relacionadas con la categoría de la aeronave;
      - iv) prestaciones de vuelo y su planificación;
      - v) prestaciones humanas y sus limitaciones;
      - vi) meteorología;
      - vii) navegación;
      - viii) procedimientos operativos, incluida la gestión de recursos;
      - ix) principios de vuelo; y
      - x) comunicaciones.
  - 1.c. Demostración y mantenimiento de los conocimientos teóricos
    - 1.c.1. La adquisición y conservación de los conocimientos teóricos se demostrará mediante una evaluación continua durante la formación y, en su caso, mediante exámenes.
    - 1.c.2. Deberá mantenerse un nivel apropiado de competencia en conocimientos teóricos. Deberá demostrarse el cumplimiento de este requisito mediante evaluaciones, exámenes, pruebas o controles. La frecuencia de los exámenes, pruebas o controles deberá ser proporcional al nivel de riesgo asociado a la actividad.
  - 1.d. Aptitudes prácticas
    - 1.d.1. Un piloto deberá adquirir y mantener las aptitudes prácticas adecuadas para desempeñar sus funciones en la aeronave. Estas aptitudes deberán ser proporcionales a los riesgos asociados al tipo de actividad y, si procede en virtud de las funciones desempeñadas en la aeronave, deberán incluir:
      - i) actividades anteriores al vuelo y durante el vuelo, incluidas las prestaciones de la aeronave, la determinación de la masa y del centrado, la inspección y el mantenimiento de la aeronave, la planificación del combustible, la estimación meteorológica, la planificación de rutas, las restricciones del espacio aéreo y la disponibilidad de pistas;
      - ii) operaciones de patrón de tráfico y aeropuerto;
      - iii) precauciones y procedimientos para evitar colisiones;

- iv) control de la aeronave mediante referencia visual externa;
- v) maniobras de vuelo, inclusive en situaciones críticas y maniobras de pérdida de mando de vuelo (“upset”) asociadas, si son técnicamente factibles;
- vi) despegues y aterrizajes normales y con viento cruzado;
- vii) vuelos mediante referencia exclusivamente instrumental, según convenga para el tipo de actividad;
- viii) procedimientos operativos, incluidas las aptitudes de equipo y la gestión de recursos, según convenga para el tipo de operación, con uno o varios tripulantes;
- ix) navegación y aplicación de normas aeronáuticas y procedimientos asociados, utilizando en su caso referencias visuales o ayudas de navegación;
- x) operaciones anómalas y de emergencia, inclusive fallos simulados de equipos de la aeronave;
- xi) conformidad con los procedimientos de servicio de tráfico aéreo y comunicaciones;
- xii) aspectos específicos de la clase o del tipo de la aeronave; y
- xiii) formación adicional en aptitudes prácticas que pueda ser necesaria para reducir los riesgos asociados a actividades específicas.

1.e. Demostración y mantenimiento de la aptitud práctica

1.e.1. Un piloto debe demostrar su capacidad para realizar los procedimientos y maniobras con el grado de competencia adecuado a las funciones desempeñadas en la aeronave mediante:

- i) el manejo de la aeronave dentro de sus limitaciones;
- ii) la realización de todas las maniobras con suavidad y precisión;
- iii) muestras de buen juicio y disciplina aeronáutica;
- iv) la aplicación de conocimientos aeronáuticos; y
- v) el mantenimiento del control de la aeronave en todo momento de tal manera que se asegure siempre el buen resultado de un procedimiento o maniobra.

1.e.2. Deberá mantenerse un nivel apropiado de competencia en aptitudes prácticas. Deberá demostrarse el cumplimiento de este requisito mediante evaluaciones, exámenes, pruebas o controles. La frecuencia de los exámenes, pruebas o controles deberá ser proporcional al nivel de riesgo asociado a la actividad.

1.f. Conocimientos lingüísticos

A menos que se puedan reducir por otros medios los riesgos de seguridad asociados, los pilotos deberán demostrar un buen dominio del inglés, que debe incluir:

- i) capacidad para entender los documentos de información meteorológica;
- ii) empleo de cartas aeronáuticas en ruta, despegue y aproximación y demás documentos asociados de información aeronáutica; y
- iii) capacidad para comunicarse en inglés con otras tripulaciones de vuelo y servicios de navegación aérea durante todas las fases del vuelo, incluida la preparación del vuelo.

1.g. Dispositivos de entrenamiento sintético de vuelo

Si se utiliza un dispositivo de entrenamiento sintético de vuelo (FSTD) para la formación o para demostrar que se han adquirido o se mantienen las aptitudes prácticas, este FSTD deberá estar homologado con respecto a un determinado nivel de prestaciones en dichas áreas, que sean relevantes para desempeñar las tareas asociadas. En particular, la réplica de la configuración, las cualidades de manipulación, las prestaciones de la aeronave y el comportamiento de los sistemas deberán representar adecuadamente a la aeronave.

1.h. Curso de formación

1.h.1. La formación deberá impartirse en un curso de formación.

1.h.2. El curso de formación deberá reunir las siguientes condiciones:

- i) para cada tipo de curso deberá desarrollarse un programa; y
- ii) el curso de formación deberá estar dividido en conocimientos teóricos e instrucción práctica de vuelo (incluida la formación en un dispositivo sintético), si procede.

1.i. Instructores

1.i.1. Instrucción teórica

La instrucción teórica deberá ser impartida por instructores debidamente cualificados. Deberán:

- i) tener conocimientos apropiados en el ámbito en el que van a impartir la instrucción; y
- ii) ser capaces de utilizar las técnicas de instrucción apropiadas.

1.i.2. Instrucción de vuelo e instrucción sintética de vuelo

La instrucción de vuelo y la instrucción sintética de vuelo deberán ser impartidas por instructores debidamente cualificados, que tendrán las siguientes cualificaciones:

- i) cumplir los requisitos de conocimientos teóricos y experiencia apropiados para la instrucción que van a impartir;
- ii) ser capaces de utilizar las técnicas de instrucción apropiadas;
- iii) haber practicado técnicas de instrucción en los procedimientos y maniobras de vuelo sobre los que van a instruir;
- iv) haber demostrado aptitudes para enseñar en las áreas en las que van a instruir, incluida la instrucción de prevuelo, posvuelo y en tierra; y
- v) recibir de forma regular formación de refresco para asegurar que mantengan actualizados los niveles de instrucción.

Los instructores de vuelo también deberán estar facultados para actuar como pilotos al mando de la aeronave sobre la que imparten la instrucción, salvo para la formación sobre nuevos tipos de aeronaves.

1.j. Examinadores

1.j.1. Las personas responsables de evaluar la competencia de los pilotos deben:

- i) cumplir o haber cumplido los requisitos aplicables a los instructores de vuelo;

- ii) ser capaces de evaluar las prestaciones de los pilotos y realizar pruebas y controles de vuelo.
2. Organizaciones de formación
- 2.a. Requisitos aplicables a las organizaciones de formación
- 2.a.1. Una organización que imparte formación a los pilotos debe cumplir los siguientes requisitos:
- i) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a su actividad. Estos medios incluyen, entre otros, los siguientes: instalaciones, personal, equipamiento, herramientas y material, documentación de tareas, responsabilidades y procedimientos, acceso a datos de interés y mantenimiento de registros;
  - ii) aplicar y mantener un sistema de gestión relacionado con la seguridad y el nivel de formación, y proponerse la mejora continua de este sistema; y
  - iii) establecer acuerdos con otras organizaciones relevantes, si es preciso, para garantizar que seguirá cumpliendo los requisitos señalados.
3. Aptitud médica
- 3.a. Criterios médicos
- 3.a.1. Todos los pilotos deben demostrar periódicamente su aptitud médica para el desempeño satisfactorio de sus funciones, teniendo en cuenta el tipo de actividad. Deben demostrar la conformidad mediante una evaluación apropiada basada en las mejores prácticas de la medicina aeronáutica, teniendo en cuenta el tipo de actividad y la posible degradación física y mental debida a la edad.
- La aptitud médica, que comprenderá la aptitud física y mental, significa que el piloto no deberá sufrir ningún tipo de enfermedad o discapacidad que le incapacite para:
- i) desempeñar las tareas necesarias para manejar una aeronave; o
  - ii) llevar a cabo las tareas asignadas en todo momento; o
  - iii) percibir correctamente su entorno.
- 3.a.2. Cuando no se pueda demostrar plenamente la aptitud médica, podrán aplicarse medidas paliativas que comporten una seguridad de vuelo equivalente.
- 3.b. Examinadores de medicina aeronáutica
- 3.b.1. Cualquier examinador de medicina aeronáutica deberá:
- i) estar cualificado y tener el título que le autorice a practicar la medicina;
  - ii) haber recibido formación en medicina aeronáutica y recibir regularmente formación de refresco en medicina aeronáutica para garantizar el conocimiento actualizado de los criterios de evaluación;
  - iii) haber adquirido conocimientos prácticos y experiencia de las condiciones en las que los pilotos desempeñan sus tareas.
- 3.c. Centros de medicina aeronáutica
- 3.c.1. Los centros de medicina aeronáutica deben cumplir las siguientes condiciones:
- i) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a sus facultades. Estos medios incluyen, entre otros, los siguientes: instalaciones, personal, equipamiento, herramientas y

material, documentación de tareas, responsabilidades y procedimientos, acceso a datos de interés y mantenimiento de registros;

- ii) aplicar y mantener un sistema de gestión relacionado con la seguridad y el nivel de evaluación médica, y proponerse la mejora continua de este sistema; y
- iii) establecer acuerdos con otras organizaciones relevantes, si es preciso, para garantizar que seguirá cumpliendo estos requisitos señalados.»

### **Requisitos esenciales para las operaciones aéreas**

1. Generalidades
  - 1.a. Un vuelo no debe efectuarse si los miembros de la tripulación y, en su caso, los demás miembros del personal operativo implicado en su preparación y ejecución, no están familiarizados con las leyes, reglamentos y procedimientos aplicables, relativos al desempeño de sus tareas y preceptivos en las zonas que esté previsto atravesar, los aeropuertos que se tenga planificado utilizar y las instalaciones de navegación área correspondientes.
  - 1.b. Todo vuelo deberá efectuarse siguiendo los procedimientos operativos especificados en el Manual de Vuelo o, si es preciso, el Manual de Operaciones, para la preparación y ejecución del vuelo. Para facilitar esta labor, deberá estar disponible un sistema de listas de comprobación para su uso, en su caso, por los miembros de la tripulación en todas las fases de la operación de la aeronave en condiciones y situaciones normales, anómalas y de emergencia. Se establecerán procedimientos para cualquier situación de emergencia razonablemente previsible.
  - 1.c. Antes de cada vuelo se definirán las funciones y tareas de cada miembro de la tripulación. El piloto al mando debe ser responsable de la operación y de la seguridad de la aeronave y de la seguridad de todos los miembros de la tripulación, los pasajeros y el cargamento que se hallen a bordo.
  - 1.d. Los artículos o sustancias que puedan suponer un riesgo significativo para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente, como mercancías peligrosas, armamento y munición, no podrán transportarse en ninguna aeronave a menos que se apliquen procedimientos e instrucciones de seguridad específicos para mitigar los riesgos asociados.
  - 1.e. Todos los datos, documentos, registros y demás información que sea necesaria para registrar el cumplimiento de las condiciones especificadas en el punto 2.c deben conservarse para cada vuelo y mantenerse disponibles durante un periodo de tiempo mínimo que sea compatible con el tipo de operación.
2. Preparación del vuelo
  - 2.a. No se iniciará un vuelo salvo que se haya verificado, por todos los medios razonables disponibles, que se cumplan todas las condiciones siguientes:
    - 2.a.1. Las instalaciones adecuadas directamente necesarias para el vuelo y para la operación segura de la aeronave, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas a la navegación, están disponibles para la ejecución del vuelo, teniendo en cuenta la documentación AIS disponible.
    - 2.a.2. La tripulación debe estar familiarizada con la ubicación y el empleo de los equipos de emergencia correspondientes, y los pasajeros deberán ser informados al respecto. Mediante la información especificada, la tripulación y los pasajeros deberán tener un conocimiento suficiente de los procedimientos de emergencia y del empleo de los equipos de seguridad de la cabina.
    - 2.a.3. El piloto al mando deberá cerciorarse de que:
      - i) la aeronave es segura para el vuelo tal y como se especifica en el punto 6;

- ii) en su caso, la aeronave está debidamente matriculada y los certificados correspondientes se hallan a bordo de la aeronave;
  - iii) los instrumentos y equipos especificados en el punto 5, necesarios para la ejecución del vuelo, se encuentran instalados en la aeronave y funcionan, salvo dispensa en la MEL aplicable o en un documento equivalente;
  - iv) la masa de la aeronave y la ubicación de su centro de gravedad permiten que el vuelo pueda realizarse dentro de los límites establecidos en la documentación de aeronavegabilidad;
  - v) todo el equipaje de la cabina, el equipaje del compartimiento de carga y el cargamento se encuentra debidamente estibados y asegurados; y
  - vi) no se excederán en ningún momento durante el vuelo las limitaciones operativas de la aeronave especificadas en el punto 4.
- 2.a.4. La tripulación de vuelo deberá disponer de información sobre las condiciones meteorológicas correspondientes a la zona de partida, de destino y, en su caso, de los aeropuertos alternativos, así como las condiciones imperantes en ruta. Se prestará especial atención a las condiciones atmosféricas potencialmente peligrosas.
- 2.a.5. En el caso de que el vuelo se produzca en condiciones de helada esperadas o conocidas, la aeronave deberá estar certificada, equipada o tratada para operar con seguridad en estas condiciones.
- 2.a.6. En los vuelos basados en normas de vuelo visual, las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta de vuelo deben ser tales que permitan el cumplimiento de dichas normas de vuelo. En los vuelos basados en normas de vuelo instrumental se seleccionará un destino y, en su caso, un o varios aeropuertos alternativos donde pueda aterrizar la aeronave, teniendo en cuenta en particular las previsiones meteorológicas, la disponibilidad de equipos de navegación aérea, la disponibilidad de instalaciones en tierra y los procedimientos de vuelo instrumental aprobados por el Estado en el que se encuentre el aeropuerto de destino o alternativo.
- 2.a.7 La cantidad de combustible y aceite a bordo debe ser suficiente para garantizar que se pueda completar con seguridad el vuelo previsto, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas, los elementos que puedan afectar a las prestaciones de la aeronave y los eventuales retrasos que se prevean durante el vuelo. Además, la aeronave llevará una reserva de combustible para hacer frente a imprevistos. En su caso se establecerán procedimientos de gestión del combustible en vuelo.
3. Operaciones de vuelo
- 3.a. Respecto a las operaciones de vuelo deberán cumplirse todas las condiciones siguientes:
- 3.a.1. Teniendo en cuenta el tipo de aeronave, durante el despegue y el aterrizaje, y siempre que el piloto al mando lo considere necesario en interés de la seguridad, cada miembro de la tripulación permanecerá sentado en su puesto y utilizará los sistemas de sujeción existentes, teniendo en cuenta el tipo de aeronave.
  - 3.a.2. Todos los miembros de la tripulación de vuelo que tengan que estar en la cabina de mando permanecerán en su puesto, con sus cinturones de seguridad abrochados, salvo en ruta por necesidades operativas o fisiológicas.
  - 3.a.3. Teniendo en cuenta el tipo de aeronave, antes del despegue o del aterrizaje, durante la rodadura y siempre que lo considere necesario en interés de la seguridad, el piloto al

mando debe cerciorarse de que cada pasajero ocupa un asiento o litera con el cinturón de seguridad debidamente abrochado.

- 3.a.4. Los vuelos se realizarán de tal forma que se mantenga siempre la debida separación con respecto a cualquier otra aeronave y que se asegure un adecuado espacio libre de obstáculos durante todas las fases del vuelo. Esta separación debe ser como mínimo la especificada en las normas aeronáuticas aplicables.
- 3.a.5. Un vuelo debe interrumpirse salvo que las condiciones conocidas sigan siendo, al menos, equivalentes a las especificadas en el punto 2. Además, en los vuelos basados en normas de vuelo instrumental, la aproximación a un aeropuerto no debe continuar por debajo de cierta altura especificada o más allá de una determinada posición, si no se cumplen los criterios de visibilidad preceptivos.
- 3.a.6. En caso de emergencia, el piloto al mando se cerciorará de que todos los pasajeros hayan sido instruidos para actuar de forma apropiada a las circunstancias.
- 3.a.7. El piloto al mando adoptará todas las medidas necesarias con el fin de minimizar las consecuencias para el vuelo de un comportamiento inadecuado de los pasajeros.
- 3.a.8. Las aeronaves no efectuarán la rodadura en la zona de circulación de un aeropuerto, o su rotor no se pondrá en marcha a menos que la persona situada en los controles se encuentre debidamente cualificada.
- 3.a.9. En su caso se utilizarán los procedimientos aplicables de gestión del combustible en vuelo.
4. Prestaciones de la aeronave y limitaciones operativas
  - 4.a. Toda aeronave se manejará de acuerdo con su documentación de aeronavegabilidad y los procedimientos y limitaciones operativos asociados que consten en su manual de vuelo aprobado o en otra documentación equivalente, según el caso. El manual de vuelo o la documentación equivalente estarán a disposición de la tripulación y se mantendrán actualizados para cada aeronave.
  - 4.b. La aeronave se manejará de conformidad con la documentación ambiental aplicable.
  - 4.c. Un vuelo no se iniciará o proseguirá salvo que las prestaciones programadas de la aeronave, teniendo en cuenta todos los factores que afecten de manera significativa a su nivel de prestaciones, permitan la ejecución de todas las fases de vuelo dentro de las distancias/zonas aplicables y las distancias libres de obstáculos con la masa operativa planificada. Los factores de rendimiento que afectan de manera significativa al despegue, vuelo en ruta y aproximación/aterrizaje son, en particular:
    - i) procedimientos operativos;
    - ii) altitud barométrica del aeropuerto;
    - iii) temperatura;
    - iv) viento;
    - v) tamaño, desnivel y condiciones de la zona de despegue/aterrizaje; y
    - vi) la condición del fuselaje, la unidad de potencia o los sistemas, teniendo en cuenta el posible deterioro.
  - 4.c.1. Estos factores se tendrán en cuenta directamente como parámetros operativos o indirectamente por medio de tolerancias o márgenes, que pueden facilitarse en la programación de los datos de rendimiento, según convenga para el tipo de operación.
5. Instrumentos, datos y equipos

- 5.a. Las aeronaves estarán provistas de todos los equipos de navegación, comunicaciones o de otro tipo que sean necesarios para el vuelo previsto, teniendo en cuenta las normas de tráfico aéreo y las normas aeronáuticas aplicables durante cada fase del vuelo.
- 5.b. En su caso, una aeronave debe estar equipada con todos los equipos necesarios de seguridad, médicos, de evacuación y de supervivencia, teniendo en cuenta los riesgos asociados a las áreas de operación, las rutas sobrevoladas, la altitud del vuelo y la duración del mismo.
- 5.c. Todos los datos que se precisen para la ejecución del vuelo por parte de la tripulación deben estar actualizados y disponibles a bordo de la aeronave teniendo en cuenta las normas del tráfico aéreo y las normas aeronáuticas aplicables, las altitudes de vuelo y las zonas de operación.
- 6. Mantenimiento de la aptitud para el vuelo
- 6.a. La aeronave no se utilizará a menos que:
  - i) se encuentre en condiciones seguras para el vuelo;
  - ii) el equipo operativo y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de servicio;
  - iii) el documento de aeronavegabilidad de la aeronave sea válido; y
  - iv) se haya efectuado el mantenimiento de la aeronave de acuerdo con su programa de mantenimiento.
- 6.b. Antes de cada vuelo se inspeccionará la aeronave mediante un control de prevuelo, para determinar si resulta apta para el vuelo previsto.
- 6.c. El programa de mantenimiento incluirá, en particular, las tareas e intervalos de mantenimiento, especialmente los calificados de preceptivos en las instrucciones de mantenimiento de la aptitud para el vuelo.
- 6.d. La aeronave no se utilizará a menos que haya sido mantenida y autorizada para el servicio por personas u organizaciones calificadas para estas tareas. La autorización para el servicio firmada debe contener, en particular, los detalles básicos de las operaciones de mantenimiento realizadas.
- 6.e. Todos los registros que demuestren la aeronavegabilidad de la aeronave se conservarán hasta que la información contenida haya sido sustituida por información nueva de alcance y detalle equivalentes, pero durante no menos de un año en el caso de los registros de mantenimiento detallados. Si una aeronave se retira permanentemente del servicio, el periodo mínimo será de 90 días. Si la aeronave está alquilada, deberán conservarse todos los registros que demuestren su aeronavegabilidad al menos durante el periodo de alquiler.
- 6.f. Todas las modificaciones y reparaciones deben cumplir los requisitos esenciales de aeronavegabilidad. Los datos fehacientes que demuestren el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad deben conservarse.
- 7. Miembros de la tripulación
- 7.a. El número y composición de la tripulación se determinarán teniendo en cuenta:
  - i) las limitaciones de certificación de la aeronave, incluida en su caso la demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia relevantes;
  - ii) la configuración de la aeronave; y
  - iii) el tipo y duración de las operaciones.

- 7.b. Los miembros de la tripulación de la cabina deben:
- i) ser instruidos y examinados de forma regular para adquirir y mantener un nivel adecuado de competencia para desempeñar las tareas de seguridad asignadas; y
  - ii) someterse periódicamente a una revisión para determinar su aptitud médica para desempeñar con seguridad las tareas de seguridad que tengan asignadas. El cumplimiento de este requisito se demostrará mediante una evaluación apropiada basada en las mejores prácticas de la medicina aeronáutica.
- 7.c. El piloto al mando estará facultado para impartir todas las órdenes y llevar a cabo todas las acciones apropiadas a efectos de garantizar la seguridad de la operación, de la aeronave y de las personas o de los bienes transportados.
- 7.d. En una situación de emergencia que ponga en peligro la operación o la seguridad de la aeronave o de las personas que estén a bordo, el piloto al mando deberá emprender cualquier acción que considere necesaria en interés de la seguridad. Si esta acción implica una violación de los reglamentos o procedimientos locales, el piloto al mando se responsabilizará de notificarlo sin demora a la autoridad local competente.
- 7.e. No se simularán situaciones anómalas de emergencia cuando se transporte pasajeros o cargamento.
- 7.f. Ningún miembro de la tripulación permitirá que el desempeño de sus tareas y su capacidad para tomar decisiones se deterioren hasta el extremo de que se ponga en peligro la seguridad del vuelo debido a los efectos de la fatiga, acumulación de fatiga, privación de sueño, número de sectores sobrevolados, horarios nocturnos, etc. Los periodos de descanso deben durar el tiempo suficiente para que los miembros de la tripulación superen los efectos de las misiones anteriores y se encuentren bien descansados al comenzar el siguiente periodo de actividad de vuelo.
- 7.g. Un miembro de la tripulación no desempeñará las tareas que tenga asignadas a bordo de una aeronave cuando se encuentre bajo los efectos de sustancias psicoactivas o del alcohol, o cuando se encuentre incapacitado debido a lesiones, fatiga, medicación, enfermedad o cualquier otra causa similar.
8. Requisitos adicionales para la operación con fines comerciales y la utilización de aeronaves propulsadas complejas.
- 8.a. No se emprenderá la operación con fines comerciales ni la utilización de aeronaves propulsadas complejas salvo que se cumplan las siguientes condiciones:
- 8.a.1. el operador debe contar, directa o indirectamente mediante contratos, con los medios necesarios para la escala y alcance de las operaciones. Estos medios incluyen, entre otros, los siguientes: aeronave, instalaciones, personal, equipamiento, documentación de tareas, responsabilidades y procedimientos, acceso a datos de interés y mantenimiento de registros.
  - 8.a.2. el operador sólo debe utilizar personal debidamente cualificado y formado y aplicar y mantener los programas de formación y examen relacionados con los miembros de la tripulación y demás personal relevante.
  - 8.a.3. el operador mantendrá una Lista de Equipo Mínimo (MEL) o un documento equivalente teniendo en cuenta lo siguiente:
    - i) el documento asegurará la operación de la aeronave, en condiciones especificadas, con determinados instrumentos, elementos del equipamiento o funciones no operativas al comienzo del vuelo;

- ii) este documento se elaborará para cada aeronave individual, teniendo en cuenta las condiciones operativas y de mantenimiento relevantes del operador; y
  - iii) la MEL debe estar basada en la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL), si está disponible, y no debe ser menos restrictiva que la propia MMEL;
- 8.a.4. el operador establecerá y mantendrá un sistema de gestión que garantice el cumplimiento de estos requisitos esenciales para las operaciones y se proponga la mejora continua de este sistema; y
- 8.a.5. el operador establecerá y mantendrá un programa de seguridad y de prevención de accidentes que incluya un programa de información de incidencias, que el sistema de gestión deberá utilizar con el fin de contribuir al objetivo de la mejora continua de la seguridad de las operaciones.
- 8.b. La operación con fines comerciales y la operación de aeronaves propulsadas complejas se acometerán exclusivamente de acuerdo con el Manual de Operaciones del operador. Dicho manual deberá contener todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para todas las aeronaves utilizadas y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus tareas. Se especificarán las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo, los periodos de actividad durante el vuelo y los periodos de descanso de los miembros de la tripulación. El Manual de Operaciones y sus revisiones deberán ser compatibles con el Manual de Vuelo aprobado y deberán modificarse en la medida de lo necesario.
- 8.c. El operador establecerá procedimientos, en su caso, con el fin de minimizar las consecuencias sobre las operaciones seguras de vuelo de un comportamiento inadecuado de los pasajeros.
- 8.d. El operador desarrollará y mantendrá programas de seguridad adaptados a la aeronave y al tipo de operaciones, incluyendo en particular:
- i) la seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo;
  - ii) la lista de comprobación del procedimiento de búsqueda de la aeronave;
  - iii) programas de formación;
  - iv) protección de los sistemas informáticos y electrónicos para impedir la degradación y las interferencias intencionadas en el sistema; e
  - v) informar sobre los actos de interferencia ilegal.

Si las medidas de seguridad adoptadas pueden afectar negativamente a la seguridad de las operaciones, se evaluarán los riesgos y desarrollarán los procedimientos apropiados para mitigar los riesgos de seguridad; esta labor puede requerir el empleo de equipos especiales.

- 8.e. El operador designará piloto al mando a un piloto perteneciente a la tripulación de vuelo.
- 8.f. La prevención de la fatiga se gestionará mediante un sistema de cuadrantes. Para un vuelo o una serie de vuelos, este sistema de cuadrantes reflejará el tiempo de vuelo, los periodos de actividad en vuelo, los periodos de actividad y los periodos de descanso adaptados. Las limitaciones establecidas en el sistema de cuadrantes deberán tener en cuenta todos los factores importantes que contribuyan a la fatiga, como en particular el número de sectores sobrevolados, los husos horarios atravesados, la privación del sueño, la interrupción de los ciclos circadianos, los horarios nocturnos, la ubicación, el

tiempo de actividad acumulado en determinados periodos, el reparto de tareas asignadas entre los miembros de la tripulación y los incrementos de la tripulación.

8.g. Las tareas especificadas en el punto 6.a y las descritas en los puntos 6.d. y 6.e. deben ser controladas por una organización responsable del mantenimiento de la aptitud para el vuelo que debe cumplir, además de los requisitos especificados en el punto 3.a del anexo I, las siguientes condiciones:

- i) la organización debe estar cualificada para el mantenimiento de los productos, componentes y equipos que estén bajo su responsabilidad o haber suscrito un contrato con una organización cualificada para el mantenimiento de estos productos, componentes y equipos; y
- ii) la organización debe establecer un manual de organización que contenga, para uso y orientación del personal implicado, una descripción de todos los procedimientos de mantenimiento de la aptitud para el vuelo de la organización, incluida en su caso una descripción de los mecanismos administrativos existentes entre la organización y la organización de mantenimiento aprobada.»