

REGLAMENTO (CE) Nº 1108/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 21 de octubre de 2009****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 y se deroga la Directiva 2006/23/CE****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Comunicación de 15 de noviembre de 2005 al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo, y al Comité de las Regiones, titulada «Ampliación de las competencias de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, un programa para 2010», la Comisión anunciaba su intención de ampliar gradualmente las competencias de la Agencia Europea de Seguridad Aérea («la Agencia»), con vistas a un planteamiento sistémico total de la seguridad y la interoperabilidad de los aeródromos y aeropuertos, de los servicios de navegación aérea («SNA») y de la gestión del tránsito aéreo («GTA»).
- (2) El continuo crecimiento de la aviación en Europa crea muchos desafíos, especialmente en lo que se refiere a los factores clave de seguridad de los aeródromos y de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea. Por tanto, hay que establecer las medidas de mitigación de riesgos necesarias a fin de garantizar la seguridad mediante un planteamiento reglamentario armonizado y holístico en todos los Estados miembros.
- (3) Los logros de la iniciativa del cielo único europeo tienen que complementarse mediante el elemento de seguridad

armonizado que ha de aplicarse a los aeródromos y a la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea. Para ello, también hay que desarrollar el marco regulador de la seguridad en relación con el despliegue de nuevas tecnologías en este ámbito.

- (4) La Comunidad debe establecer, siguiendo las normas y prácticas recomendadas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 («el Convenio de Chicago»), los requisitos esenciales aplicables a los productos, componentes y equipos aeronáuticos, los aeródromos y a la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea; los requisitos esenciales aplicables a las personas y organismos que intervienen en la explotación de los aeródromos y en la prestación de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea; y los requisitos esenciales aplicables a las personas y productos relacionados con la formación y los reconocimientos médicos de los controladores de tránsito aéreo. La Comisión debe estar facultada para aprobar las necesarias medidas de ejecución relacionadas con ello.
- (5) Teniendo en cuenta que los servicios consistentes en la producción y el tratamiento de datos y el formateado y la entrega de datos con fines de navegación aérea son diferentes de los servicios de navegación aérea definidos en el Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ⁽⁴⁾, la Comisión debe desarrollar requisitos específicos adaptados a dichos servicios.
- (6) No sería conveniente someter todos los aeródromos a unas normas comunes. En particular, 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. Sin embargo, los Estados miembros deben adoptar medidas proporcionadas para incrementar el nivel general de seguridad de la aviación recreativa y de todo el transporte aéreo comercial. La Comisión revisará a su debido tiempo la ampliación del ámbito de aplicación de tal manera que incluya los aeródromos actualmente excluidos, de forma modular y teniendo plenamente en cuenta el efecto que ello podría tener en estos aeródromos.

⁽¹⁾ DO C 182 de 4.8.2009, p. 50.

⁽²⁾ DO C 120 de 28.5.2009, p. 52.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de marzo de 2009 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 7 de septiembre de 2009.

⁽⁴⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

- (7) Teniendo en cuenta la gran variedad de aeródromos y el elevado grado de particularidad de sus infraestructuras y entornos, las normas comunes de seguridad de los aeródromos deben proporcionar la flexibilidad necesaria para personalizar su cumplimiento, mediante un equilibrio adecuado entre medidas de ejecución, especificaciones de certificación y medios aceptables de cumplimiento. Estas normas deben ser proporcionadas al tamaño, tráfico, categoría y complejidad del aeródromo y a la naturaleza y el volumen de las operaciones que en él se efectúen, evitando así cargas burocráticas y económicas innecesarias, en particular para los pequeños aeródromos que solo tienen un tráfico de pasajeros muy limitado.
- (8) La infraestructura de los aeródromos y sus operaciones deben certificarse por medio de un certificado único, aunque los Estados miembros podrán certificar la infraestructura de los aeródromos y sus operaciones por separado. En ese caso, los certificados debe expedirlos la misma autoridad. Los explotadores de múltiples aeródromos que hayan organizado sus operaciones de manera centralizada podrán solicitar un certificado único que cubra las operaciones y la gestión de todos los aeródromos a su cargo.
- (9) Los productos, componentes y equipos aeronáuticos, los aeródromos y sus equipos, los explotadores que participen en el transporte aéreo comercial y en la explotación de aeródromos, los sistemas GTA/SNA y los suministradores de estos sistemas, así como los pilotos y controladores de tránsito aéreo y las personas, productos y organizaciones que participen en su formación y reconocimiento médico deben recibir un certificado o licencia cuando se considere que cumplen los requisitos esenciales que fije la Comunidad de acuerdo con las normas y prácticas recomendadas del Convenio de Chicago. Debe otorgarse a la Comisión la facultad de preparar las medidas de ejecución necesarias para establecer las condiciones según las cuales se expedirán los certificados o se sustituirán por una declaración de capacidad, teniendo en cuenta los riesgos que comporten los diferentes tipos de operaciones o servicios.
- (10) Las medidas de ejecución relativas a la certificación del diseño, la producción y el mantenimiento de los sistemas y componentes GTA/SNA así como a las organizaciones dedicadas a su diseño, producción y mantenimiento solo deben establecerse cuando guarden relación con cuestiones críticas en materia de seguridad identificadas tras realizarse un detenido estudio de evaluación de sus repercusiones.
- (11) La Comisión tiene la intención de empezar a trabajar, a su debido tiempo, en una revisión de la viabilidad y la necesidad de introducir órganos acreditados para la certificación de los sistemas GTA/SNA y en una evaluación de todas las opciones y repercusiones posibles. La Comisión podrá presentar, si procede, una propuesta de nueva revisión del presente Reglamento basada en una evaluación de impacto completa.
- (12) Con arreglo al sistema institucional de la Comunidad, la aplicación del Derecho comunitario es, en primer lugar, competencia de los Estados miembros. Las funciones de certificación exigidas por el presente Reglamento y sus medidas de ejecución deben, por lo tanto, ejecutarse a nivel nacional. No obstante, en determinados casos claramente definidos, debe otorgarse también a la Agencia la facultad de desempeñar las funciones de certificación especificadas en el presente Reglamento. Por el mismo motivo, la Agencia debe estar facultada para adoptar las medidas necesarias en los campos cubiertos por el presente Reglamento, cuando este sea el mejor medio para garantizar la uniformidad y facilitar el funcionamiento del mercado interior.
- (13) Las medidas de ejecución que debe preparar la Agencia en materia de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea deben elaborarse con arreglo a los resultados del procedimiento de consulta de la Agencia sobre una base que debe adaptarse a las nuevas partes interesadas, y fundamentarse en las prescripciones del Reglamento (CE) n° 549/2004, el Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios)⁽¹⁾, el Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo)⁽²⁾, el Reglamento (CE) n° 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad)⁽³⁾, y, en particular, en los requisitos reglamentarios de seguridad de Eurocontrol incorporados en el derecho nacional. La Comisión debe adoptar dichas medidas de ejecución con arreglo al procedimiento de reglamentación establecido en el artículo 5 del Reglamento (CE) n° 549/2004. Deben crearse mecanismos de transición que aseguren la continuidad de las autorizaciones ya concedidas con arreglo a lo dispuesto en dichos Reglamentos.
- (14) Los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004 recogen disposiciones sobre varias funciones reglamentarias de la gestión del tránsito aéreo, tales como las relativas a la interoperabilidad y la gestión de afluencia del tránsito aéreo y del espacio aéreo, si bien no se limitan a dichos ámbitos. Todos estos ámbitos implican aspectos de seguridad, que deben tratarse adecuadamente. Por consiguiente, al reglamentar sobre estas cuestiones, los Estados miembros y la Comisión velarán por que se tengan suficientemente en cuenta dichos aspectos de seguridad mediante una coordinación adecuada con la Agencia.
- (15) Es un objetivo general que se transfieran a la Agencia de manera eficiente las funciones y tareas de los Estados miembros, incluidas las que derivan de su cooperación a través de la Comisión de Reglamentación de la Seguridad de Eurocontrol, sin reducir en absoluto los actuales altos niveles de seguridad y sin consecuencias negativas en los plazos de certificación. Deben adoptarse medidas adecuadas para facilitar la necesaria transición. La Agencia debe disponer de recursos suficientes para sus nuevas funciones y el momento de la asignación de dichos recursos debe basarse en una necesidad definida y un calendario para la adopción y aplicación de las medidas de ejecución correspondientes.

(1) DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

(2) DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

(3) DO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

- (16) El Reglamento (CE) n° 216/2008 del parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ establece un marco apropiado y completo para la definición y aplicación de normas técnicas y procedimientos administrativos comunes en el ámbito de la aviación civil. Por lo tanto, procede derogar la Directiva 2006/23/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo ⁽²⁾, sin perjuicio de las licencias o certificados de productos, personas y organismos ya concedidos con arreglo a dicha Directiva.
- (17) Con respecto a la reglamentación de las profesiones que no están cubiertas por el presente Reglamento, debe seguir vigente la competencia de los Estados miembros para establecer o mantener, a su propia discreción, entre otras cosas, los requisitos de licencia o certificación del personal.
- (18) Las medidas de ejecución que debe desarrollar la Agencia en materia de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea deben elaborarse en el contexto de un examen exhaustivo de los requisitos de seguridad de la legislación sobre el cielo único europeo, a saber, los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004. Con el fin de evitar la duplicación de los requisitos de seguridad aplicables a los servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, por un lado, y evitar un vacío legal sin requisitos de seguridad aplicables, por otro, la fecha de entrada en vigor de las modificaciones de la legislación sobre el del cielo único europeo debe estar en consonancia con las de las nuevas medidas de seguridad en virtud del presente Reglamento.
- (19) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽³⁾.
- (20) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adopte medidas de ejecución relativas a las licencias de los controladores de tránsito aéreo y las autorizaciones correspondientes, los aeródromos y las operaciones de los aeródromos, la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea y los certificados correspondientes, y la supervisión y el control del cumplimiento de la legislación, así como para que apruebe una norma sobre las tasas y cánones de la Agencia. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del Reglamento (CE) n° 216/2008, incluso completándolo con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.
- (21) Sin perjuicio de las competencias de los Estados miembros, la Comisión, en caso necesario, puede hacer recomendaciones al Consejo para establecer un marco de coordinación entre la Comunidad y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en materia de auditorías de seguridad, con el fin de evitar los solapamientos y en aras de una utilización eficiente de los recursos.
- (22) En la elaboración de normas de seguridad, la Agencia debe garantizar la participación de todas las partes interesadas. Los dictámenes sobre elaboración de normas deben basarse en una amplia consulta de todas las partes interesadas, incluida la pequeña industria, así como en una adecuada evaluación de su posible impacto en los campos de aplicación. Según lo previsto en el Reglamento (CE) n° 216/2008, el órgano consultivo de las partes interesadas debe ser consultado por la Agencia antes de tomar decisiones.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 216/2008 se modifica como sigue:

- 1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

Ámbito de aplicación

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

⁽¹⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ DO L 114 de 27.4.2006, p. 22.

⁽³⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

2. El presente Reglamento no se aplicará a:
- a) los productos, componentes, equipos, personal y organismos mencionados en el apartado 1, letras a) y b), cuando se efectúen actividades o servicios militares, de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, guardacostas o similares; los Estados miembros velarán por que tales actividades o servicios tengan debidamente en cuenta, en la medida de lo posible, los objetivos del presente Reglamento;
 - b) los aeródromos o partes de estos, así como los equipos, el personal y las organizaciones mencionados en el apartado 1, letras c) y d), que son controlados y explotados por el ejército;
 - c) la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, incluidos los sistemas y componentes, el personal y las organizaciones a que se refiere el apartado 1, letras e) y f), que sean provistos o puestos a disposición por el ejército. Los Estados miembros se comprometerán a asegurar que las aeronaves mencionadas en la letra a) del presente apartado estén separadas, si procede, de los otros tipos de aeronaves.
3. Los Estados miembros, en la medida de lo posible, velarán por que todas las instalaciones militares abiertas a la utilización pública a que se refiere el apartado 2, letra b), o los servicios facilitados al público por el personal militar a que se refiere el apartado 2, letra c), tengan un nivel de seguridad tan eficaz como el exigido por los requisitos esenciales que se definen en los anexos V bis y V ter.»
- 2) El artículo 3 se modifica como sigue:
- a) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
 - «d) “componentes y equipos”: cualquier instrumento, dispositivo, mecanismo, componente, aparato, programa informático o accesorio, incluido el equipo de comunicaciones, que se utilice o esté destinado a utilizarse en la operación o el control de una aeronave en vuelo; este concepto incluye los componentes del fuselaje, el motor o la hélice, o el equipo utilizado para maniobrar la aeronave desde tierra;»;
 - b) se inserta la letra siguiente:
 - «d bis) “componentes GTA/SNA”: cualquier componente, según la definición de componentes del artículo 2, punto 19, del Reglamento (CE) n° 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (*);
- c) la letra h) se sustituye por el texto siguiente:
- «h) “explotador”: cualquier persona física o jurídica que explota o desea explotar una o más aeronaves o uno o más aeródromos;»;
- d) se añaden las letras siguientes:
- «m) “aeródromo”: una zona definida (incluidos edificios, instalaciones y equipos) en tierra, en el agua o en una estructura fija, fijada extraterritorialmente o flotante para ser utilizada total o parcialmente para la salida, la llegada o el movimiento en superficie de aeronaves;
 - n) “equipo de aeródromo”: cualquier equipo, aparato, programa informático o accesorio, que se utilice o esté destinado a utilizarse para contribuir a la explotación de una aeronave en un aeródromo;
 - o) “plataforma”: una zona definida destinada a dar cabida a las aeronaves para el embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, o bien para el abastecimiento de combustible, el estacionamiento o el mantenimiento;
 - p) “servicio de dirección en la plataforma”: todo servicio prestado para gestionar las actividades y el movimiento de las aeronaves o vehículos en una plataforma;
 - q) “GTA/SNA”: las funciones de gestión del tránsito aéreo definidas en el artículo 2, apartado 10, del Reglamento (CE) n° 549/2004, los servicios de navegación aérea definidos en el artículo 2, apartado 4, de dicho Reglamento y los servicios consistentes en la producción y el tratamiento de datos y el formato y la entrega de datos al tránsito aéreo general con fines de navegación aérea segura;
 - r) “sistema GTA/SNA”: cualquier combinación de equipos y sistemas relacionados con la seguridad, según la definición del artículo 2, punto 39, del Reglamento (CE) n° 549/2004;
 - s) “servicio de información de vuelo”: servicio consistente en dar asesoramiento e información para la operación de vuelos de manera segura y eficiente.».
- 3) En el artículo 4 se insertan los apartados siguientes:
- «3 bis. Los aeródromos, incluido su equipo, situados en el territorio sujeto a las disposiciones del Tratado, abiertos al uso público, que presten servicio al tráfico aéreo comercial y donde se lleven a cabo operaciones que utilicen procedimientos de aproximación o de salida por instrumentos, y

(*) DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.»;

- a) tengan una pista pavimentada de 800 metros o más, o
- b) se utilicen exclusivamente para helicópteros

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

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

- no gestione más de 10 000 pasajeros al año, y
- no gestione más de 850 movimientos al año relacionados con operaciones de carga.

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

3 *quater*. Los servicios GTA/SNA prestados en el espacio aéreo del territorio al que se aplica el Tratado, así como en cualquier otro espacio aéreo en que los Estados miembros apliquen el Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (*) con arreglo al artículo 1, apartado 3, de dicho Reglamento, deberán cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento. Los sistemas y componentes, el personal y las organizaciones que intervengan en la prestación de estos servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea deberán cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento.

(*) DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.».

- 4) En el artículo 5, apartado 2, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) las medidas mencionadas en el apartado 5 podrán establecer un requisito de certificación respecto a los componentes y equipos. Los certificados de los componentes y equipos se expedirán cuando el solicitante haya demostrado que estos cumplen las especificaciones detalladas de aeronavegabilidad establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales mencionados en el apartado 1;

c) no se operará ninguna aeronave si no dispone de un certificado de aeronavegabilidad válido. Este certificado

se expedirá cuando el solicitante haya demostrado que la aeronave se ajusta al diseño del modelo aprobado en su certificado de tipo y que la documentación, inspecciones y pruebas pertinentes acreditan que la aeronave está en condiciones para una utilización segura. El certificado de aeronavegabilidad será válido mientras no se suspenda, o se anule, o se deje sin efecto y siempre que la aeronave se mantenga de conformidad con los requisitos esenciales sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad establecidos en el anexo I, punto 1, letra d), y con las disposiciones de aplicación a que se refiere el apartado 5;».

- 5) En el artículo 7, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

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

- 6) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La operación de las aeronaves contempladas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), deberá cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV y, si procede, el anexo V *ter*;»;

b) el apartado 5 se modifica como sigue:

i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

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

ii) la letra g) se sustituye por el texto siguiente:

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

c) en el apartado 6, se añade el guión siguiente:

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

7) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 8 bis

Aeródromos

1. Los aeródromos y equipos de aeródromos así como las operaciones de los aeródromos cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *bis*, y, si procede, el anexo V *ter*.

2. La conformidad con los requisitos esenciales de los aeródromos, los equipos de aeródromos y las operaciones de aeródromos se determinará con arreglo a lo siguiente:

a) se requerirá un certificado para cada aeródromo. El certificado y la certificación de los cambios en este se expedirán cuando el solicitante haya demostrado que el aeródromo cumple las bases de certificación fijadas en la letra b) y que el aeródromo no presenta detalles o características que hagan insegura su utilización. El certificado cubrirá el aeródromo, su explotación y su equipo relacionado con la seguridad;

b) las bases de certificación para un aeródromo serán las siguientes:

i) las especificaciones de certificación aplicables al tipo de aeródromos,

ii) las disposiciones para las que se ha aceptado un nivel de seguridad equivalente, y

iii) las especificaciones técnicas detalladas de carácter especial que resulten necesarias cuando las características de diseño de un aeródromo determinado o la experiencia de su utilización hagan que cualquiera de las especificaciones mencionadas en el inciso i) sea inadecuada o inapropiada para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *bis*;

c) las medidas mencionadas en el apartado 5 podrán establecer un requisito de certificación respecto a los equipos críticos para la seguridad de los aeródromos. Los certificados de tales equipos se expedirán cuando el solicitante haya demostrado que estos cumplen las especificaciones detalladas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales mencionados en el apartado 1;

d) las organizaciones responsables de la operación de los aeródromos demostrarán que cuentan con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que les han sido conferidas. Estas capacidades y medios deberán ser reconocidos mediante la expedición de un certificado mencionado en la letra a).

También pueden ser reconocidos mediante la expedición de un certificado separado si el Estado miembro donde se encuentra el aeródromo así lo decide. Las facultades concedidas a la organización certificada y el alcance del certificado, incluida la lista de los aeródromos objeto de explotación, deberán especificarse en el certificado;

e) no obstante lo dispuesto en la letra d), los Estados miembros podrán decidir que los proveedores de servicios de dirección en la plataforma sean autorizados a declarar la capacidad y los medios de que disponen para cumplir las obligaciones que conllevan los servicios prestados.

3. Los Estados miembros velarán por que se adopten disposiciones para proteger los aeródromos contra actividades y acontecimientos en sus alrededores que puedan provocar riesgos inaceptables para las aeronaves que utilicen el aeródromo.

4. Los explotadores de aeródromos vigilarán las actividades y los acontecimientos que puedan causar riesgos inaceptables para la seguridad aérea en los alrededores del aeródromo y adoptarán, dentro de su ámbito de competencia, las medidas de mitigación apropiadas.

5. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de los requisitos mencionados en el presente artículo completándolos, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 65, apartado 4.

Dichas medidas especificarán en particular:

a) las condiciones para establecer las bases de certificación aplicables a un aeródromo dado y para notificarlas a un solicitante;

b) las condiciones para establecer las especificaciones detalladas de certificación aplicables a los equipos de un aeródromo y para notificarlas a los solicitantes;

c) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar los certificados de los aeródromos y de los equipos de aeródromo, incluidas las limitaciones operativas relacionadas con el diseño concreto del aeródromo;

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

e) las condiciones para expedir, mantener, modificar, suspender o revocar los certificados a los que se refiere el apartado 2, letra d);

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

Artículo 8 *ter*

Servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea

1. La prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea cumplirá los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *ter* y, en la medida de lo posible, en el anexo V *bis*.
2. Los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea deberán estar en posesión de un certificado. El certificado se expedirá cuando el provee-

edor de los servicios haya demostrado que cuenta con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que le han sido concedidas. En el certificado deberán constar las facultades concedidas al proveedor y el alcance de los servicios prestados.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros podrán decidir que los proveedores de servicios de información de vuelo sean autorizados a declarar la capacidad y los medios de que disponen para cumplir las obligaciones que conllevan los servicios prestados.

4. En las medidas mencionadas en el apartado 6 podrá establecerse un requisito de certificación respecto a las organizaciones dedicadas al diseño, la fabricación y el mantenimiento de los sistemas y componentes GTA/SNA críticos para la seguridad. El certificado de dichas organizaciones se expedirá cuando hayan demostrado que cuentan con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que les han sido conferidas. Las facultades conferidas se especificarán en el certificado.

5. En las medidas contempladas en el apartado 6 podrá establecerse un requisito de certificación o, como alternativa, de validación por el proveedor de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea respecto a los sistemas y componentes GTA/SNA críticos para la seguridad. Los certificados para dichos sistemas y componentes se expedirán o validarán cuando el solicitante haya demostrado que estos sistemas y componentes cumplen las especificaciones detalladas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales mencionados en el apartado 1.

6. Las medidas necesarias para la aplicación del presente artículo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n^o 549/2004.

Dichas medidas especificarán en particular:

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

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

Artículo 8 quater

Controladores de tránsito aéreo

1. Los controladores de tránsito aéreo así como las personas y organizaciones que intervengan en la formación, las pruebas, el reconocimiento médico o la evaluación médica de los controladores de tránsito aéreo cumplirán los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *ter*.
2. Los controladores de tránsito aéreo deberán estar en posesión de una licencia y un certificado médico adecuado al servicio que presten.

3. La licencia mencionada en el apartado 2 solo se expedirá cuando el solicitante de la licencia demuestre que cumple las normas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales en materia de conocimientos teóricos, destrezas prácticas, conocimiento de lenguas y experiencia establecidos en el anexo V *ter*.

4. El certificado médico mencionado en el apartado 2 solo se expedirá cuando el controlador de tránsito aéreo cumpla las normas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales sobre aptitud física establecidos en el anexo V *ter*. El certificado médico podrá ser expedido por médicos examinadores aeronáuticos o centros médicos aeronáuticos.

5. Las facultades conferidas al controlador de tránsito aéreo y el alcance de la licencia y el certificado médico deberán especificarse en dicha licencia y en el certificado.

6. La capacidad de las organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo, de los médicos examinadores aeronáuticos y de los centros de medicina aeronáutica para cumplir las obligaciones asociadas a sus facultades para expedir licencias y certificados médicos deberá reconocerse mediante la expedición de un certificado.

7. Se expedirá un certificado a las organizaciones de formación de controladores aéreos, a los médicos examinadores aeronáuticos y a los centros de medicina aeronáutica que hayan demostrado que cumplen las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo V *ter*. En dicho certificado deberán constar las facultades conferidas.

8. Las personas responsables de impartir formación práctica o de evaluar la capacidad de los controladores de tránsito aéreo deberán estar en posesión de un certificado. Este certificado se expedirá cuando el interesado haya demostrado que cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo V *ter*. Las facultades conferidas en virtud del certificado deberán constar en él.

9. Los dispositivos sintéticos de entrenamiento cumplirán los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo V *ter*.

10. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales del presente artículo, completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 65, apartado 4.

Dichas medidas especificarán en particular:

- a) las diferentes habilitaciones y anotaciones para las licencias de los controladores de tránsito aéreo;

- b) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar las licencias, habilitaciones y anotaciones de las licencias, certificados médicos, autorizaciones y certificados, y las condiciones en las que esos certificados y autorizaciones pueden no ser exigidos, estableciendo al mismo tiempo mecanismos transitorios para garantizar la continuidad de las autorizaciones y certificados ya concedidos;
- c) las facultades y responsabilidades de los titulares de licencias, habilitaciones y anotaciones de licencias, certificados médicos, autorizaciones y certificados;
- d) las condiciones para la aceptación y conversión de las licencias de los controladores de tránsito aéreo, así como las condiciones para la aceptación y conversión de los certificados médicos nacionales en certificados médicos comúnmente reconocidos.
11. Las medidas a las que se refiere el apartado 10 reflejarán el estado de la técnica, incluidas las mejores prácticas y los avances científicos y técnicos en el ámbito de la formación de controladores de tránsito aéreo. Dichas medidas se desarrollarán inicialmente basándose en las disposiciones de la Directiva 2006/23/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo (**).
- (*) DO L 96, 31.3.2004, p. 10.
 (**) DO L 96, 31.3.2004, p. 26.
 (***) DO L 114, 27.4.2006, p. 22.».
- 8) El artículo 9 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. Las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letra d), así como sus tripulaciones y operaciones, cumplirán las normas de la OACI que les sean aplicables. Cuando no existan dichas normas, esas aeronaves y sus operaciones cumplirán los requisitos que figuran en los anexos I, III y IV, y, si procede, en el anexo V *ter*, siempre que no sean contradictorios con los derechos de terceros países en virtud de convenios internacionales.»;
- b) en el apartado 5, se añade la letra siguiente:
- «e) se tengan en cuenta los aspectos de seguridad relacionados con el GTA/SNA;».
- 9) En el artículo 10, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. Los Estados miembros, la Comisión y la Agencia cooperarán a fin de asegurar el cumplimiento del presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación.».
- 10) El artículo 11 se modifica como sigue:
- a) los apartados 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:
- «4. Hasta que entren en vigor las medidas a que se refieren el artículo 5, apartado 5, el artículo 7, apartado 6, y el artículo 9, apartado 4, y expiren los períodos de transición establecidos por dichas medidas, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 69, apartado 4, los certificados que no puedan expedirse de conformidad con el presente Reglamento podrán expedirse con arreglo a las normas nacionales aplicables.
5. Hasta que entren en vigor las medidas a que se refieren el artículo 8, apartado 5, y expiren los períodos de transición establecidos por dichas medidas, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 69, apartado 4, los certificados que no puedan expedirse de conformidad con el presente Reglamento podrán expedirse con arreglo a las normas nacionales aplicables.»;
- b) se insertan los apartados siguientes:
- «5 *bis*. Hasta que entren en vigor las medidas a que se refieren el artículo 8 *bis*, apartado 5, y el artículo 8 *quater*, apartado 10, y expiren los períodos de transición establecidos por dichas medidas, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 69, apartado 4, los certificados que no puedan expedirse de conformidad con el presente Reglamento podrán expedirse con arreglo a las normas nacionales aplicables.
- 5 *ter*. Hasta que entren en vigor las medidas a que se refieren el artículo 8 *ter*, apartado 6, y expiren los períodos de transición establecidos por dichas medidas, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 69, apartado 4, los certificados que no puedan expedirse de conformidad con el presente Reglamento podrán expedirse con arreglo a las normas nacionales aplicables o, en su caso, en virtud de los requisitos pertinentes del Reglamento (CE) n° 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea (*).
- (*) DO L 335 de 21.12.2005, p. 13.».
- 11) En el artículo 13, se añade el párrafo siguiente:
- «Los organismos cualificados no expedirán certificados.».
- 12) En el artículo 18, las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:
- «c) expedirá especificaciones de certificación y medios aceptables de cumplimiento, y cualquier documentación orientativa para la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones de aplicación;

- d) adoptará las correspondientes decisiones para la aplicación de los artículos 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 54 y 55, incluida la concesión, en favor de titulares de certificados que ella haya expedido, de exenciones de los requisitos esenciales especificados por el presente Reglamento y sus medidas de ejecución en caso de circunstancias operativas urgentes imprevistas o de necesidades operativas de duración limitada, siempre que ello no afecte negativamente al nivel de seguridad, se concedan por un período que no supere los dos meses, se notifiquen a la Comisión y no sean renovables;».
- 13) En el artículo 19, apartado 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) especificaciones de certificación y medios aceptables de cumplimiento, y».
- 14) Se insertan los artículos siguientes:
- «Artículo 22 bis
- Gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea**
- Respecto a la gestión del tránsito aéreo y a los servicios de navegación aérea contemplados en el artículo 4, apartado 3 ter, la Agencia:
- a) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales o los organismos cualificados, inspecciones y auditorías de las organizaciones que certifique;
- b) expedirá y renovará los certificados de las organizaciones situadas fuera del territorio sujeto a las disposiciones del Tratado y que sean responsables de prestar servicios en el espacio aéreo del territorio al que se aplica el Tratado;
- c) expedirá y renovará certificados de las organizaciones que presten servicios paneuropeos;
- d) modificará, suspenderá o revocará los certificados pertinentes cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales se hubieran expedido o en el caso de que el titular del certificado no cumpla las obligaciones que le incumben en virtud del presente Reglamento o de sus disposiciones de aplicación.
- Artículo 22 ter
- Certificación del controlador de tránsito aéreo**
- Respecto a las personas y los centros mencionados en el artículo 8 quater, apartado 1, la Agencia:
- a) llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales o de organismos cualificados, investigaciones y auditorías de las organizaciones que certifique y, cuando proceda, de su personal;
- b) expedirá y renovará los certificados de los centros de formación de controladores de tránsito aéreo ubicados fuera del territorio de los Estados miembros, y cuando proceda, de su personal;
- c) modificará, suspenderá o revocará los certificados pertinentes cuando ya no se cumplan las condiciones con arreglo a las cuales los hubiera expedido o en el caso de que la persona jurídica o física titular del certificado no cumpla las obligaciones que le incumben en virtud del presente Reglamento o de sus disposiciones de aplicación.».
- 15) En el artículo 33, apartado 2, letra c), la fecha «30 de septiembre» se sustituye por «30 de noviembre».
- 16) En el artículo 44, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. Las decisiones de la Agencia adoptadas en virtud de los artículos 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 55 o 64 podrán ser objeto de recurso.».
- 17) En el artículo 50, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. Los recursos de nulidad relativos a las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 55 o 64 solo podrán interponerse ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas cuando se hayan agotado las vías de recurso internas de la Agencia.».
- 18) El artículo 52 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 1, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
- «Lo antes posible después de la entrada en vigor del presente Reglamento, el Consejo de Administración establecerá procedimientos transparentes para la emisión de los dictámenes, las especificaciones de certificación, los medios aceptables de cumplimiento y la documentación orientativa a que se refiere el artículo 18, letras a) y c).»;
- b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. Cuando la Agencia, de conformidad con el artículo 19, elabore dictámenes, especificaciones de certificación, medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para su aplicación por los Estados miembros, establecerá un procedimiento para consultar a estos. A tal efecto, podrá crear un grupo de trabajo para el que cada Estado miembro tendrá derecho a nombrar a un experto.».

- 19) En el artículo 55, apartado 1, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«La Agencia podrá realizar por sí misma todas las investigaciones necesarias de empresas de conformidad con los artículos 7, 20, 21, 22, 22 *bis*, 22 *ter*, 23 y 24, apartado 2, o encargar dicho cometido a las autoridades aeronáuticas nacionales o a organismos cualificados.».

- 20) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 65 bis

Modificaciones

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

- 21) El título del anexo V se sustituye por el texto siguiente:

«Criterios para los organismos cualificados a los que se refiere el artículo 13 (“organismos cualificados” u “organismos”)».

- 22) Se insertan los anexos V *bis* y V *ter* recogidos en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

Queda derogada la Directiva 2006/23/CE.

Las disposiciones de la Directiva 2006/23/CE seguirán aplicándose con carácter transitorio hasta la fecha de aplicación de la medidas a las que se refiere el artículo 8 *quater*, apartado 10, del Reglamento (CE) n° 216/2008 en su versión modificada por el presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

La Comisión adoptará las medidas mencionadas en el artículo 8 *bis*, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 216/2008 en la versión modificada por el presente Reglamento antes de 31 de diciembre de 2013. El artículo 8 *bis* se aplicará a partir de las fechas especificadas en esas medidas.

La Comisión adoptará las medidas mencionadas en el artículo 8 *ter*, apartado 6, y en el artículo 8 *quater*, apartado 10, del Reglamento (CE) n° 216/2008 en la versión modificada por el presente Reglamento antes del 31 de diciembre de 2012. Los artículos 8 *ter* y 8 *quater* se aplicarán a partir de las fechas especificadas en esas medidas.

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

Hecho en Estrasburgo, el 21 de octubre de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

J. BUZEK

Por el Consejo

La Presidenta

C. MALMSTRÖM

ANEXO

«ANEXO V bis

REQUISITOS ESENCIALES PARA AERÓDROMOS**A. Características físicas, infraestructura y equipo**1) *Zona de movimiento*

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

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

B. Operaciones y gestión

- 1) *El explotador del aeródromo será responsable de su explotación. Las obligaciones del explotador del aeródromo serán las siguientes:*
- a) el explotador del aeródromo dispondrá, directamente o mediante contrato, de todos los medios necesarios para garantizar la operación de las aeronaves en el aeródromo con seguridad. Entre estos medios se incluirán, de manera no exhaustiva, las instalaciones; el personal; los equipos y el material; la documentación de las tareas, las responsabilidades y los procedimientos; el acceso a los datos pertinentes, y el registro de datos;

- b) el explotador del aeródromo verificará que se cumplen en todo momento los requisitos de la sección A o tomará las medidas adecuadas para mitigar los riesgos que conlleve su incumplimiento. Se establecerán y aplicarán procedimientos para mantener informados de estas medidas, con la debida prontitud, a los usuarios;
- c) el explotador del aeródromo preparará y aplicará un programa adecuado de gestión de los riesgos derivados de la fauna del aeródromo;
- d) el explotador del aeródromo garantizará que los movimientos de vehículos y personas en la zona de movimiento y otras zonas operativas se coordinan con los movimientos de las aeronaves para evitar colisiones con las aeronaves y daños en estas;
- e) el explotador del aeródromo garantizará que se han preparado y aplicado los procedimientos para mitigar los riesgos relacionados con las operaciones del aeródromo en condiciones invernales, en condiciones meteorológicas adversas, con visibilidad reducida o de noche, en su caso;
- f) el explotador del aeródromo concertará acuerdos con otras organizaciones pertinentes para garantizar el cumplimiento continuo de estos requisitos esenciales para los aeródromos. Estas organizaciones incluirán, entre otros, a los operadores de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea, los proveedores de servicios de asistencia en tierra y otras organizaciones cuyas actividades o productos puedan afectar de alguna manera a la seguridad de la aeronave;
- g) el explotador del aeródromo garantizará, por sí mismo o mediante contratos con terceros, que existen y se aplican procedimientos para abastecer a las aeronaves de combustible que no esté contaminado y se ajuste a la especificación correcta;
- h) se dispondrá de manuales de mantenimiento de los equipos de aeródromo, que se aplicarán en la práctica y tratarán de las instrucciones de mantenimiento y reparación, la información sobre servicios de mantenimiento, la detección de problemas y los procedimientos de inspección;
- i) el explotador del aeródromo preparará y aplicará un plan de emergencia del aeródromo que cubra los supuestos de emergencia que puedan darse en el aeródromo o en sus alrededores. Este plan se coordinará, en su caso, con el plan de emergencia municipal;
- j) el explotador del aeródromo garantizará que el aeródromo dispone de servicios de socorro y lucha contra incendios adecuados. Estos servicios responderán a cualquier incidente o accidente con la debida urgencia e incluirán, como mínimo, agentes extintores y un número suficiente de personal;
- k) el explotador del aeródromo utilizará solamente personal formado y cualificado para las operaciones y el mantenimiento, y aplicará y mantendrá programas continuos de formación y examen que aseguren la competencia permanente de todo el personal pertinente;
- l) el explotador del aeródromo garantizará que cualquier persona a la que se permita el acceso no acompañado a la zona de movimiento o a otras zonas operativas está adecuadamente formada y cualificada para este acceso;
- m) el personal de rescate y lucha contra incendios estará adecuadamente formado y cualificado para actuar en el entorno del aeródromo. El gestor del aeródromo deberá aplicar y mantener programas de formación y examen que aseguren la competencia continua de este personal;
- n) todo el personal de rescate y lucha contra incendios que pueda requerirse para intervenir en emergencias de aviación demostrará periódicamente su aptitud física para ejecutar sus tareas de manera satisfactoria, teniendo en cuenta el tipo de actividad. En este contexto, la aptitud psicofísica, que comprenderá la aptitud física y mental, significa que no se deberá sufrir ningún tipo de enfermedad o discapacidad que incapacite a este personal para:
 - i) desempeñar las tareas necesarias para actuar en emergencias de aviación,
 - ii) llevar a cabo las tareas que le hayan sido asignadas en todo momento, o
 - iii) tener una percepción correcta de su entorno.

2) *Sistemas de gestión*

- a) El explotador del aeródromo establecerá y mantendrá un sistema de gestión que garantice el cumplimiento de estos requisitos esenciales para los aeródromos y que tienda a una mejora continua y proactiva de la seguridad. El sistema de gestión incluirá las estructuras organizativas, la rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos.

- b) También incluirá un programa de prevención de accidentes e incidentes, incluido un plan de notificación y análisis de sucesos. El análisis se referirá a las partes indicadas en el punto 1, letra f), anterior, según corresponda.
- c) El explotador del aeródromo preparará un manual del aeródromo y operará de acuerdo con este manual. Dicho manual contendrá todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para el aeródromo y el sistema de gestión, y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus funciones.

C. Alrededores del aeródromo

- 1) El espacio aéreo en torno a las zonas de movimiento del aeródromo estará a salvo de obstáculos de manera que las operaciones de las aeronaves previstas puedan efectuarse en los aeródromos sin crear un riesgo inaceptable debido a la aparición de obstáculos en sus alrededores. Por consiguiente, se desarrollarán, implantarán y controlarán de forma continua las superficies limitadoras de obstáculos para detectar cualquier invasión indebida de dichas superficies.
 - a) Cualquier invasión de estas superficies requerirá una evaluación para determinar si el objeto crea un riesgo inaceptable. Todo objeto que suponga un riesgo inaceptable será eliminado o se adoptará la medida de mitigación adecuada para proteger a las aeronaves que utilicen el aeródromo.
 - b) Cualquier obstáculo que permanezca se hará público y, según las necesidades, se señalará y, en su caso, se hará visible mediante luces.
- 2) Se controlarán los peligros relacionados con las actividades humanas y el uso del suelo como, entre otros, los que figuran en la lista indicada más abajo. El riesgo consiguiente será evaluado y mitigado según corresponda:
 - a) cualquier proyecto urbanístico o cambio en la clasificación del suelo en la zona del aeródromo;
 - b) la posibilidad de turbulencias inducidas por obstáculos;
 - c) el uso de luces que creen peligros o induzcan a confusión o error;
 - d) el deslumbramiento causado por superficies grandes y muy reflectantes;
 - e) la creación de zonas que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo;
 - f) las fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
- 3) Se preparará un plan de emergencia municipal para situaciones de emergencia relacionadas con la aviación que se den en la zona del aeródromo.

D. Otros

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

ANEXO V ter

REQUISITOS ESENCIALES PARA LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

1) Utilización del espacio aéreo

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

2) Servicios

a) Información y datos aeronáuticos para los usuarios del espacio aéreo con fines de navegación aérea

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

b) Información meteorológica

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

c) Servicios de tránsito aéreo

- i) Los datos utilizados como fuente para la prestación de los servicios de tránsito aéreo serán correctos, completos y actualizados.
- ii) Los servicios de tránsito aéreo serán suficientemente precisos, completos, actualizados e inequívocos para satisfacer las necesidades de seguridad de los usuarios.
- iii) Las herramientas automatizadas que proporcionen información o asesoramiento a los usuarios estarán adecuadamente diseñadas, fabricadas y mantenidas, de tal manera que esté asegurada su idoneidad para el uso previsto.
- iv) Los servicios de control del tránsito aéreo y los procesos conexos proporcionarán una separación adecuada entre aeronaves y, si procede, prestarán asistencia en la protección frente a obstáculos y otras situaciones peligrosas en el aire, y asegurarán una coordinación rápida y en el momento adecuado con todos los usuarios pertinentes y con los volúmenes del espacio aéreo adyacentes.
- v) La comunicación entre los servicios del tránsito aéreo y las aeronaves y entre las unidades de los servicios del tránsito aéreo pertinentes se efectuará en el momento oportuno y será clara, correcta e inequívoca; además, estará protegida de interferencias y será comprendida y, en su caso, reconocida comúnmente por todos los actores implicados.
- vi) Se dispondrá de medios que permitan detectar posibles emergencias y, en su caso, poner en marcha operaciones eficaces de búsqueda y salvamento. Estos medios comprenderán, como mínimo, mecanismos de alerta, medidas y procedimientos de coordinación, y medios y personal adecuados que cubran eficientemente la zona de la que se sea responsable.

d) Servicios de comunicación

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

e) Servicios de navegación

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

f) Servicios de vigilancia

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

g) Gestión de afluencia del tránsito aéreo

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

h) Gestión del espacio aéreo

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

i) Diseño del espacio aéreo

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

3) Sistemas y componentes

a) Consideraciones generales

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

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

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

c) Diseño de sistemas y componentes

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

ii) Los sistemas y componentes, considerados conjuntamente, por separado y en relación unos con otros, estarán diseñados de tal manera que exista una relación inversa entre la probabilidad de que un fallo provoque un fallo total del sistema y la severidad de su efecto en la seguridad de los servicios.

iii) Los sistemas y componentes, considerados por separado y en combinación unos con otros, estarán diseñados teniendo en cuenta las limitaciones del rendimiento y las aptitudes humanas.

iv) Los sistemas y componentes estarán diseñados de manera que queden protegidos de interacciones perjudiciales involuntarias con elementos externos.

v) La información necesaria para la fabricación, la instalación, el manejo y el mantenimiento de los sistemas y componentes, así como la información sobre condiciones inseguras, se facilitará al personal de manera clara, coherente e inequívoca.

d) Mantenimiento del nivel de servicio

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

4) Cualificación de los controladores de tránsito aéreo

a) Consideraciones generales

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

b) Conocimientos teóricos

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

c) Aptitudes prácticas

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

d) Conocimientos de idiomas

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

e) Dispositivos sintéticos de entrenamiento

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

f) Curso de formación

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

g) Instructores

- i) La instrucción teórica será impartida por instructores debidamente cualificados. A este respecto, los instructores:
 - i) tendrán conocimientos apropiados del ámbito en el que van a impartir la instrucción, y

- ii) habrán demostrado su capacidad para utilizar las técnicas de instrucción apropiadas.
 - ii) La instrucción sobre competencias prácticas será impartida por instructores debidamente cualificados que reúnan las siguientes condiciones:
 - i) cumplir los requisitos sobre conocimientos teóricos y experiencia apropiados para la instrucción que vayan a impartir,
 - ii) haber demostrado la capacidad de enseñar y de utilizar las técnicas de instrucción apropiadas,
 - iii) haber practicado técnicas de instrucción respecto a los procedimientos acerca de los cuales vayan a impartir instrucción, y
 - iv) recibir de forma periódica formación de refresco para asegurar que mantienen sus competencias pedagógicas.
 - iii) Los instructores en competencias prácticas también serán controladores de tránsito aéreo o habrán sido facultados para actuar como tales.
- h) Evaluadores
- i) Las personas responsables de evaluar la aptitud de los controladores de tránsito aéreo:
 - i) habrán demostrado sus aptitudes para evaluar el rendimiento de los controladores de tránsito aéreo y someterlos a pruebas y controles, y
 - ii) recibirán de forma periódica formación de refresco de manera que su conocimiento de los criterios de evaluación se mantenga al día.
 - ii) Los evaluadores de aptitudes prácticas también serán controladores de tránsito aéreo o habrán sido facultados para actuar como tales en aquellos ámbitos en los que debe llevarse a cabo la evaluación.
- i) Aptitud física de los controladores de tránsito aéreo
- i) Criterios médicos
 - i) Todos los controladores de tránsito aéreo demostrarán periódicamente su aptitud psicofísica para el desempeño satisfactorio de sus funciones. El cumplimiento de este requisito se demostrará mediante una evaluación apropiada que tenga en cuenta la posible degradación física y mental debida a la edad.
 - ii) La demostración de la aptitud psicofísica, que comprenderá la aptitud física y mental, significa, entre otras cosas, que no se deberá sufrir ningún tipo de enfermedad o discapacidad que incapacite a la persona que preste un servicio de control del tránsito aéreo para:
 - ejecutar adecuadamente las tareas necesarias para prestar servicios de control del tránsito aéreo,
 - llevar a cabo las tareas que le hayan sido asignadas en todo momento, o
 - percibir correctamente su entorno.
 - ii) Cuando no se pueda demostrar plenamente la aptitud física, podrán aplicarse medidas de mitigación que proporcionen una seguridad equivalente.
- 5) **Proveedores de servicios y organizaciones de formación**
- a) La prestación de servicios no se efectuará a menos que se cumplan las siguientes condiciones:
 - i) el proveedor de servicios contará, directa o indirectamente mediante contratos, con los medios que requieran la escala y el alcance del servicio. Estos medios incluirán, entre otros, los siguientes: los sistemas; las instalaciones, incluido el suministro de electricidad; la estructura de gestión; el personal; los equipos y su mantenimiento; la documentación de las tareas, las responsabilidades y los procedimientos; el acceso a datos de interés; y el mantenimiento de registros,

- ii) asimismo, preparará y mantendrá actualizados unos manuales de gestión y de operaciones referentes a la prestación de sus servicios y operará con arreglo a dichos manuales. Estos manuales deberán contener todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para las operaciones y el sistema de gestión, y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus funciones,
 - iii) el proveedor del servicio aplicará y mantendrá un sistema de gestión basado en una evaluación de riesgos que garantice el cumplimiento de los requisitos esenciales del presente anexo, y tenderá a la mejora continua y proactiva de este sistema,
 - iv) el proveedor de servicios solo utilizará personal adecuadamente cualificado y formado, y aplicará y mantendrá los programas de formación y examen destinados al personal,
 - v) el proveedor del servicio establecerá interfaces formales con todos los que contribuyan a la prestación del servicio a fin de asegurar el cumplimiento de estos requisitos esenciales,
 - vi) asimismo, preparará y aplicará un plan de contingencia que cubra situaciones anormales y de emergencia que puedan darse en relación con sus servicios,
 - vii) por otra parte, preparará y mantendrá un programa de seguridad y de prevención de accidentes e incidentes que incluya un programa de información y análisis de sucesos, que el sistema de gestión deberá utilizar con el fin de contribuir al objetivo de la mejora continua de la seguridad, y
 - viii) el proveedor de servicios tomará medidas para comprobar que se cumplen en todo momento los requisitos de seguridad de cualquier sistema y componente que operen.
- b) La prestación de servicios de control del tránsito aéreo no se efectuará a menos que se cumplan las siguientes condiciones:
- i) la prevención de la fatiga del personal que preste servicios de control del tránsito aéreo se gestionará mediante un sistema de cuadrantes. Este sistema de cuadrantes tendrá que mostrar los períodos de actividad, el tiempo de actividad y los períodos de descanso adaptados. Las limitaciones establecidas en el sistema de cuadrantes tendrán en cuenta todos los factores importantes que contribuyan a la fatiga, tales como, en particular, la privación del sueño, la alteración de los ciclos circadianos, los horarios nocturnos, el tiempo de actividad acumulado en determinados períodos, y el reparto de las tareas asignadas entre el personal,
 - ii) la prevención del estrés del personal que preste servicios de control del tránsito aéreo se gestionará mediante programas de formación y prevención,
 - iii) el proveedor del servicio de control del tránsito aéreo dispondrá de procedimientos para verificar que las facultades cognitivas del personal que preste servicios de control del tránsito aéreo no están disminuidas y que su aptitud física no es insuficiente,
 - iv) el proveedor del servicio de control del tránsito aéreo tendrá en cuenta las limitaciones operativas y técnicas así como los principios sobre factores humanos en su planificación y sus operaciones.
- c) La prestación de servicios de comunicación, navegación o vigilancia no se efectuará a menos que se cumplan las siguientes condiciones:
- El proveedor del servicio mantendrá informados, a su debido tiempo, a los usuarios del espacio aéreo y a las unidades de control del tránsito aéreo correspondientes de la situación operativa de los servicios prestados con fines de control del tránsito aéreo, así como de sus cambios.
- d) Organizaciones de formación
- Las organizaciones de formación que impartan formación al personal que preste servicios de control del tránsito aéreo cumplirán los siguientes requisitos:
- i) disponer de todos los medios necesarios para el ejercicio de las responsabilidades asociadas a su actividad; estos medios incluirán, entre otras cosas, lo siguiente: las instalaciones; el personal; los equipos; la metodología; la documentación de las tareas, las responsabilidades y los procedimientos; el acceso a los datos pertinentes; y el registro de datos,
 - ii) aplicar y mantener un sistema de gestión relacionado con la seguridad y el nivel de formación, y procurar la mejora continua de este sistema, y
 - iii) establecer acuerdos con otras organizaciones pertinentes, según convenga, para garantizar el cumplimiento continuo de estos requisitos esenciales.».
-