



**DICTAMEN 03/2010**

**DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA**

**de 28 de mayo de 2010**

**sobre el Reglamento XXX/2010 de la Comisión por el que se establecen las normas de aplicación para la expedición de licencias y certificados médicos de los controladores de tránsito aéreo**

## I. Generalidades

1. 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, deben establecerse 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.
2. El Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup> (en adelante, el «Reglamento básico») modificado por el Reglamento (CE) n° 1108/2009<sup>2</sup> 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 tanto, se ha derogado 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<sup>3</sup>, sin perjuicio de las licencias o certificados de productos, personas y organismos ya concedidos con arreglo a dicha Directiva. El Reglamento básico confiere competencias a la Comisión para que adopte medidas de ejecución relativas a las licencias de los controladores de tránsito aéreo y las autorizaciones correspondientes, que 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. Además, el Reglamento básico establece que las medidas de ejecución deberán elaborarse en principio en virtud de las disposiciones de la Directiva 2006/23/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo.
3. El ámbito de esta actividad normativa está descrito en el mandato ATM.003<sup>4</sup> «Extension of the EASA system to safety regulation of Air Traffic Management (ATM) and Air Navigation Services (ANS) – development of rules on Air Traffic Controller licensing» (Extensión del sistema de la EASA a la regulación de la seguridad de la gestión del tránsito aéreo (GTA) y de los servicios de navegación aérea (SNA): formulación de normas sobre la expedición de licencias de controlador de tránsito aéreo). No obstante, como se explica en el capítulo II del presente Dictamen, el contenido y el proceso normativo que ha seguido la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en adelante, «la Agencia») no se han ajustado plenamente al mandato citado. El contenido de este Dictamen se atiene a la decisión adoptada por la XXXIII Reunión del Comité del cielo único europeo, celebrada del 3 al 4 de diciembre de 2009, y explicada en la posterior carta<sup>5</sup> dirigida por la Comisión Europea a la Agencia con una definición más precisa del proceso de «vía rápida» para la transposición acelerada de las normas ya existentes, como la Directiva 2006/23/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo.
4. Con respecto a lo anterior, el presente Dictamen trata de la transposición de esa Directiva con tan sólo pequeñas actualizaciones técnicas. Hay que destacar que el contenido del presente Dictamen es tan sólo el primero de los dos pasos previstos en la carta de la Comisión Europea, mientras que la plena aplicación de las normas que se

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

<sup>2</sup> Reglamento (CE) n° 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 (DO L 309 de 24.11.2009, p. 51).

<sup>3</sup> 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 114 de 27.4.2006, p. 22).

<sup>4</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf)

<sup>5</sup> TREN F2/JP/sr D(2009) 74614, de 9 de diciembre de 2009.

derivan del Reglamento básico y el pleno cumplimiento de los requisitos esenciales señalados en el anexo V ter de dicho Reglamento se determinará en un momento posterior, siguiendo el procedimiento normativo adoptado por el Consejo de Administración de la Agencia. La Agencia deberá modificar el mandato antes mencionado para que refleje mejor este proceso gradual.

5. Este trabajo ha sido realizado por un grupo de reglamentación creado por la Agencia. La composición del grupo de reglamentación se ha definido con arreglo a los procedimientos normativos de la Agencia, con el fin de que sea adecuado para la complejidad de la tarea y cuente con los conocimientos necesarios y con las partes interesadas que puedan verse afectadas por este trabajo. La propia Agencia se ha encargado de ejercer las funciones de secretaría de este grupo de reglamentación y ha formulado el presente Dictamen.
6. En el presente documento, la Agencia presenta su Dictamen a la Comisión, con el fin de completar la primera fase del proceso de «vía rápida» en cumplimiento de los artículos 8 quáter y 22 ter del Reglamento básico.
7. Las normas propuestas se han elaborado teniendo en cuenta 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, así como a la legislación comunitaria ya existente en el marco del cielo único europeo y a la normativa internacional aplicable y a las prácticas recomendadas publicadas por la OACI (es decir, los anexos) de acuerdo con el artículo 37 del Convenio de Chicago, con arreglo al artículo 2, apartado 2, letra d) del Reglamento básico, que insta a la Agencia a colaborar con los Estados miembros para el cumplimiento de sus obligaciones conforme al Convenio de Chicago, estableciendo un fundamento para una interpretación común y una aplicación uniforme de sus disposiciones y velando por que se tengan debidamente en cuenta sus disposiciones en el momento de redactar la normativa de ejecución.
8. Para velar por la plena aplicación de los artículos mencionados del Reglamento básico y determinar el pleno cumplimiento de los requisitos esenciales descritos en el anexo V ter del Reglamento básico, la Agencia evaluará el sistema de expedición de licencias de controlador de tránsito aéreo en Europa y las mejoras adicionales necesarias para adoptar un «planteamiento sistémico total de la aviación» con vistas a presentar un Dictamen a la Comisión, en un segundo paso, que incluya las medidas de ejecución necesarias.
9. El presente Dictamen se ha adoptado, siguiendo en parte el procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia<sup>6</sup>, de conformidad con las disposiciones del artículo 19 del Reglamento básico. Las desviaciones de ese procedimiento como consecuencia de la aplicación del proceso de «vía rápida», de acuerdo con la petición de la Comisión y del Comité del cielo único, se han presentado al Consejo de Administración de la Agencia, que ha confirmado su respaldo, en principio, a la utilización de dicho proceso en este caso concreto en que ya existe legislación, bajo la premisa de que no se realizarían cambios importantes en el contenido de las normas existentes.

## II. Consulta

10. El ajustado calendario que impone el proceso de «vía rápida» exige que la primera serie de normas de ejecución se adopten a finales de 2010. Esto implicaba a su vez que la Agencia debía entregar este Dictamen en junio del mismo año, por lo que no podía seguir los pasos normales del procedimiento normativo, especialmente en lo que respecta a la consulta pública y formal con las partes interesadas. Seguir el procedimiento normativo habitual hubiera obligado a la Agencia a emitir un aviso de propuesta de modificación (NPA), que tendría que haber ido seguido de una consulta pública, que en total hubiera

---

<sup>6</sup> Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa (procedimiento normativo). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

tardado seis o siete meses, como mínimo, desde la publicación del aviso hasta que se publicara el documento de respuesta a los comentarios (CRD) y se emitiera el Dictamen. La propuesta de proyecto de norma representa una transposición de la Directiva ya existente y la Agencia no ha adoptado ninguna Decisión que comprenda medios de cumplimiento aceptables o material orientativo. Por estas razones, se propuso la «vía rápida» y el Dictamen se enviará directamente a la Comisión Europea y se publicará.

11. Con el fin de asegurarse de que las partes interesadas dispongan de completa información, la Agencia y la Comisión Europea organizarán una conferencia para explicar el contenido del presente Dictamen en profundidad. Además, la Agencia organizará sesiones informativas sobre el contenido del presente Dictamen específicamente destinadas, como mínimo, a los siguientes organismos: Comité del cielo único (SSC), Órgano consultivo del sector (ICB), Órgano consultivo de la EASA (EAB), Grupo consultivo de autoridades nacionales (AGNA) y Comité consultivo de normas de seguridad (SSCC).
12. La Agencia enviará por escrito las conclusiones de la conferencia y de las sesiones informativas a la Comisión Europea y las publicará a través de la página web «ATM and Airports»<sup>7</sup>.

### III. Contenido del Dictamen de la Agencia

#### *Antecedentes*

13. Para llevar a cabo esta misión normativa siguiendo las instrucciones antes mencionadas, había que tener en cuenta las siguientes dificultades.
14. El instrumento jurídico existente es una Directiva que ha de ser «traspasada» a un Reglamento. Este cambio de naturaleza jurídica implica ya un cambio importante en la fuerza vinculante de las disposiciones del futuro acto jurídico. Al contrario que las Directivas, que por su propia naturaleza son vinculantes en cuanto al resultado que se ha de conseguir, pero dejan a criterio de las autoridades nacionales la forma y los métodos a aplicar, por lo que es obligada su transposición al sistema jurídico nacional de los Estados miembros, un Reglamento es de aplicación general y vinculante en su totalidad y directamente aplicable en todos los Estados miembros.
15. La Directiva vigente fue promulgada por el Parlamento Europeo y el Consejo en virtud del artículo 80, apartado 2, del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, mientras que el fundamento jurídico de la nueva norma de ejecución es el artículo 8 quáter del Reglamento básico, que confiere a la Comisión las competencias necesarias para adoptar medidas que modifiquen los elementos no esenciales de dicho artículo complementándolo. Los objetivos, el ámbito de aplicación y el contenido de la delegación de competencias están claramente definidos en el Reglamento básico y constituyen límites claros para la promulgación de las normas de ejecución basadas en dicho Reglamento. Además, el Reglamento básico establece requisitos esenciales comunes para alcanzar un alto grado de uniformidad en la seguridad de la aviación civil y obliga a la Comisión a adoptar las normas de ejecución necesarias para garantizar su aplicación uniforme.
16. La aplicación uniforme de las normas de ejecución es un elemento clave para alcanzar y mantener un alto grado de uniformidad en la seguridad de la aviación civil en Europa y, por tanto, es un factor fundamental para alcanzar los objetivos marcados por el Reglamento básico. Por consiguiente, no es posible mantener la discrecionalidad de los Estados miembros en relación con la ejecución de los requisitos comunes.
17. En última instancia, mantener y potenciar el sistema común de expedición de licencias para los controladores de tránsito aéreo en la Unión Europea es un elemento esencial del

---

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/atm/index.html>

sistema europeo de control del tránsito aéreo. La adopción de medidas que permitan alcanzar un alto grado de uniformidad en la seguridad servirá además para reforzar el reconocimiento mutuo de las licencias y facilitar la libre circulación de personas y servicios.

### **Cambios realizados con respecto a la Directiva existente**

18. En el desempeño de su misión normativa, la Agencia no ha realizado ningún cambio fundamental en el sistema de expedición de licencias de controlador de tránsito aéreo ni en los requisitos para otorgar dichas licencias. No obstante, algunos cambios que afectan a ciertas disposiciones de la Directiva fueron inevitables debido al **cambio de fundamento jurídico** anteriormente descrito y como consecuencia de la clara definición de objetivos, ámbito de aplicación y contenido de la delegación de competencias derivada de la norma de nivel superior (véase en particular el artículo 8 quáter, apartado 10, del Reglamento básico). En estos casos, tanto la Agencia como los expertos del grupo de reglamentación trataron de hallar soluciones que permitiesen mantener el statu quo existente en los Estados miembros y que no constituyeran modificaciones significativas de los requisitos.

Ejemplos:

- (1) La definición del ámbito de aplicación del Reglamento básico no permite ampliar el ámbito de esta norma de ejecución directamente a los controladores de tránsito aéreo que trabajen bajo la responsabilidad de un proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) que ofrezca sus servicios a movimientos de aeronaves que no sean GAT (normalmente los proveedores militares). En su lugar, y plenamente en consonancia con las disposiciones del Reglamento básico, los Estados miembros velarán por que los servicios prestados o puestos a disposición del público por personal militar ofrezcan cuando menos un nivel de seguridad equivalente y podrán tomar la decisión de aplicar los principios de esta norma de ejecución a su personal militar que preste servicios al público con carácter voluntario.
  - (2) La introducción de requisitos básicos relativos al sistema de gestión de las organizaciones de formación, con referencia expresa al nombramiento del director responsable, las obligaciones de registro de datos y la facilidad de acceso a las instalaciones para la autoridad competente con el fin de sentar las bases del cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables y de las normas de la OACI.
19. Ha sido necesario realizar cambios adicionales para **modificar la discrecionalidad** otorgada a los Estados miembros por la Directiva. No era posible mantener esta discrecionalidad en virtud del Reglamento básico, ya que contradice los principios que rigen dicho Reglamento. Como solución de compromiso, se propone mantener algunas de estas disposiciones mediante la adopción de medidas transitorias, en lugar de disposiciones generales que permitan a los Estados miembros continuar estableciendo «variantes» nacionales. Este tipo de medidas transitorias permitiría a los Estados miembros que ya hubieran establecido dichas variantes seguir aplicando su Derecho nacional hasta que se formulen las normas comunes que sustituyan a las variaciones existentes. De este modo, los Estados miembros podrán mantener sus prácticas actuales sin poner en peligro el sistema establecido por el Reglamento básico y sin que ello les permita establecer desviaciones de las normas generales al margen de la posibilidad que ya contempla el Reglamento básico.

Ejemplos:

- (1) Utilización de las anotaciones nacionales.
- (2) Posibilidad que se da a los Estados miembros de introducir un límite de edad para ejercer las atribuciones que conlleva una anotación de unidad.

20. Otras manifestaciones de la discrecionalidad otorgada a los Estados miembros tuvieron que tratarse con una metodología diferente. En relación con esas **posibilidades de desviación**, que permiten aplicar las disposiciones de flexibilidad que ofrece el artículo 14, apartados 6 y 7, del Reglamento básico, no existe ninguna posibilidad legal de desviarse de los requisitos por otros medios que no sean esas disposiciones. La aplicación de las disposiciones del artículo 14 permite a los Estados miembros la posibilidad de desviarse de las normas establecidas en las medidas de ejecución en casos debidamente justificados, al tiempo que se garantiza un nivel equivalente de protección que permite el reconocimiento mutuo e incluso la aplicación por otros Estados miembros de las mismas medidas a casos parecidos. Esto se aplica a las posibilidades de desviación respecto de los requisitos educativos y de la edad mínima.

Ejemplos:

- (1) Con respecto a la posibilidad que se ofrece a los Estados miembros de desviarse de los requisitos educativos prescritos, la Agencia propone modificar y generalizar la obligación que afecta a los requisitos educativos, de modo que no haya necesidad de establecer un procedimiento especial para los casos en que no se alcancen dichos requisitos, que se alejaría de la posibilidad de desviación general que ofrece el propio Reglamento básico.
  - (2) La posibilidad de admitir un descenso de la edad de acceso constituye un problema más complejo, ya que esta desviación del régimen actual de la Directiva podría afectar también al reconocimiento mutuo de las licencias. La Agencia opina que el Reglamento básico ya ofrece automáticamente a los Estados miembros la posibilidad de establecer una desviación de la edad de acceso, si se cumplen las condiciones de aplicación de las disposiciones de flexibilidad. No obstante, como ya se ha explicado, las disposiciones de flexibilidad del Reglamento básico expresamente denotan el reconocimiento mutuo de todas las licencias expedidas de conformidad con las normas comunes aplicables, principio que se aplica igualmente a las licencias expedidas con arreglo a las disposiciones de flexibilidad. Por consiguiente, mantener la posibilidad de denegar el reconocimiento mutuo de las licencias expedidas con arreglo a las disposiciones de flexibilidad a fin de admitir un límite de edad más bajo sería jurídica y técnicamente imposible e injustificable. Teniendo esto en cuenta y ante la limitación de un mandato para realizar únicamente pequeñas modificaciones técnicas, la Agencia plantea dos opciones para los fines del artículo 29 vinculado al artículo 8, apartado 3, letra a), con una clara preferencia por la opción A en ambos casos, que es la solución más racional desde el punto de vista técnico y jurídico y que, al mismo tiempo, garantiza el cumplimiento del requisito pertinente de la OACI.
21. Hubo que realizar algunos **cambios editoriales** para facilitar la aplicabilidad directa de las disposiciones sin normas de ejecución nacionales (1), a fin de ajustar la terminología de la norma de ejecución a la que utiliza el Reglamento básico (2), o para armonizar las referencias utilizadas a lo largo del texto con respecto a los períodos de validez (3).

Ejemplos:

- (1) El Reglamento estipula que las solicitudes de licencia deben dirigirse a la autoridad competente en la forma y manera que exija dicha autoridad: estos requisitos procedimentales no aparecían en la Directiva, ya que sólo establecía los fines que debían alcanzarse por medio de normas de ejecución nacionales.
- (2) Se ha utilizado el término «organización de formación» en lugar de «proveedor de formación» a fin de ajustar la terminología con la que utiliza el Reglamento básico, y se ha utilizado el término «autoridad competente» en lugar de NSA, ya que en algunas tareas limitadas pero bien definidas la Agencia ha de asumir la función de las autoridades nacionales, por lo que es preciso utilizar un término más general.

(3) Armonizar las referencias a los períodos de validez dando preferencia a la indicación de los plazos en años en lugar de en meses.

22. Hubo que realizar algunas **pequeñas modificaciones técnicas** para cumplir el requisito establecido en el artículo 8 quáter, apartado 11, del Reglamento básico, y para reflejar 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. Estos cambios incluyen la necesaria actualización de las referencias (1) y otras aclaraciones que los expertos del grupo de reglamentación consideraron necesarias (2)(3).

Ejemplos:

(1) Actualización de la referencia a la última edición de las Especificaciones de Eurocontrol de la formación inicial sobre contenidos básicos comunes para controladores de tránsito aéreo en el anexo pertinente.

(2) Los alumnos controladores de tránsito aéreo deben tener la clara obligación de estar en posesión de una anotación de idioma para armonizar las prácticas nacionales divergentes en este campo.

(3) Se propone aclarar la revalidación de los certificados médicos con la introducción de un período de revalidación de 45 días que no afecta a la fecha de inicio y finalización de la validez.

23. También era necesario introducir **cambios en la estructura**. De acuerdo con las instrucciones antes mencionadas, el presente proyecto de norma de ejecución no sigue la estructura horizontal prevista para las normas de ejecución del Reglamento básico y contiene todas las disposiciones pertinentes para la expedición de licencias de controlador de tráfico aéreo en un solo instrumento jurídico. El proyecto de texto se divide ahora en capítulos y artículos. Con vistas a facilitar la aplicación y la posterior incorporación de estas disposiciones a la estructura horizontal de las normas de ejecución, se dedican capítulos específicos a la certificación médica de los controladores de tránsito aéreo, a los requisitos aplicables a las organizaciones de formación y a los aplicables a las autoridades competentes. En cada capítulo se agrupan los requisitos según la materia que regulan (1)(2).

Ejemplos:

(1) Las atribuciones y condiciones aplicables a la licencia de alumno controlador de tránsito aéreo se agrupan en un solo artículo.

(2) La disposición sobre la validez de las habilitaciones y de las anotaciones de habilitación se divide ahora en dos disposiciones y aparecen en los artículos pertinentes respectivos.

### ***Planificación para la segunda fase***

24. Por su propia naturaleza jurídica, una Directiva deja la aplicación de sus requisitos a los Estados miembros, cosa que no ocurre en el caso de un Reglamento, cuyo objetivo es que sea directamente aplicable y que surta efectos directos en el ordenamiento jurídico de los Estados miembros. Debido al proceso de «vía rápida» y al limitado mandato que ha recibido la Agencia para realizar únicamente pequeñas modificaciones técnicas, no ha sido posible tratar todas las cuestiones, requisitos y procedimientos que no faltan actualmente en la Directiva en comparación con los requisitos establecidos en el Reglamento básico.

25. Se acordó que estas cuestiones sólo podrían tratarse y resolverse del todo durante la segunda fase de elaboración de las normas de ejecución relativas a la expedición de licencias de controlador de tránsito aéreo, que tendrá la finalidad de completar la ejecución de los requisitos derivados del Reglamento básico y establecer el pleno cumplimiento de los requisitos esenciales enumerados en el anexo V ter de dicho Reglamento.

26. De acuerdo con la evaluación realizada por la Agencia conjuntamente con los expertos del grupo de reglamentación, ya se han detectado en esta fase algunas cuestiones que requieren la adopción de medidas legislativas con el fin antes mencionado, incluida la formulación de requisitos adicionales para mejorar las disposiciones existentes. Estas cuestiones son, entre otras, las siguientes:
- Armonización de los requisitos aplicables al límite de edad, la formación académica y los requisitos de conocimiento de idiomas.
  - Revisión de los requisitos de formación y de los módulos de formación, con vistas a determinar el pleno cumplimiento de los requisitos esenciales y la adopción de normas de ejecución y medios aceptables de cumplimiento pertinentes para la formación de los controladores de tránsito aéreo.
  - Adopción de normas detalladas y específicamente aplicables a la evaluación de aptitud y a los instructores y evaluadores, teniendo en cuenta el tipo de instrucción impartida o evaluación realizada a fin de determinar el cumplimiento de los requisitos esenciales, así como de los procedimientos aplicables para su certificación.
  - Adopción de normas de ejecución y medios de cumplimiento aceptables pertinentes para la certificación médica de los controladores de tránsito aéreo.
  - Introducción de disposiciones más detalladas en relación con la reducción de la aptitud psicofísica y el consumo de sustancias psicoactivas y fármacos.
  - Introducción eventual de habilitaciones y anotaciones de habilitación adicionales.
  - Introducción de plantillas para licencias y certificados.
  - Integración de los requisitos exigibles a las autoridades competentes y a las organizaciones de formación en las partes pertinentes de la estructura normativa horizontal propuesta por la Agencia en la NPA 2008-22<sup>8</sup>.
  - Formulación de requisitos y criterios para la aprobación de los evaluadores y, si es necesario, de los examinadores.
  - Mejora de los requisitos aplicables al sistema de gestión de conformidad con la propuesta recogida en la citada NPA y los requisitos de ejecución del anexo 1 de la OACI para la gestión de la seguridad.
  - Definición de las atribuciones de las organizaciones de formación con respecto a los cursos de formación, los planes de formación y la aprobación y modificación de los planes de capacitación.
  - Formulación de requisitos aplicables a los dispositivos de simulación de vuelo.
27. Con este fin, la Agencia propone realizar una evaluación del sistema de expedición de las licencias de controladores de tránsito aéreo y de las mejoras adicionales necesarias para adoptar un «planteamiento sistémico total de la aviación» con vistas a presentar un

---

<sup>8</sup> Esta NPA propone que los requisitos de «organización» aplicables a las organizaciones de aviación reguladas se incluyan en una sola norma de ejecución aplicable a todas las organizaciones de aviación reguladas (parte OR). Los requisitos de organización comunes que son de aplicación a todas las organizaciones (por ejemplo, sistema de gestión, requisitos generales de personal, acceso a las instalaciones, registro de datos) se generalizan en lo que se ha denominado subparte OR.GEN. Las disposiciones específicas de cada tipo de organización de aviación (por ejemplo, ANSP, organizaciones de formación, operadores aéreos, operadores de aeródromos) comprenderán requisitos de organización adicionales en subpartes adicionales (por ejemplo, OR.ATO, OR.OPS). Las disposiciones propuestas para la gestión de la seguridad se incluyen en la parte OR, subparte OR.GEN, sección 2, OR.GEN.200. La Agencia se encuentra actualmente en proceso de revisión de los comentarios recibidos durante la consulta pública de esta NPA. El correspondiente documento de respuesta a comentarios y el texto revisado se publicarán en breve.

Dictamen a la Comisión en una segunda fase, que incluya las medidas de ejecución necesarias.

28. El dictamen antes mencionado también deberá tratar aquellas cuestiones para las que no haya sido posible hasta ahora, en el procedimiento acelerado, establecer normas comunes en lugar de las variantes nacionales divergentes y, por tanto, la Agencia propone que se mantenga la aplicabilidad de la legislación nacional de los Estados miembros, en su caso, de forma transitoria (más explicaciones en el punto 19).

## **Contenido**

### **Capítulo 1 – Principios básicos**

29. Este capítulo contiene los principios básicos que son aplicables a la totalidad del presente Reglamento. Los artículos 1 y 2 definen **los objetivos, el contenido y el ámbito de aplicación** del Reglamento. El apartado de contenido trata de aclarar qué es lo que regula este acto jurídico, mientras que el ámbito de aplicación se refiere a las categorías de situaciones de hecho o de derecho y a las personas a las que se aplica el acto. Este capítulo también contiene la lista de definiciones y la definición de la autoridad competente. La terminología de estos artículos se ha tenido que ajustar a la nueva terminología del Tratado de Lisboa. El ámbito de aplicación y el contenido de esta norma de ejecución dependen del ámbito y contenido del Reglamento básico, por lo que no pueden ser más amplios que los del acto jurídico por el que se delegan las competencias.
30. La definición del ámbito de aplicación del Reglamento básico no permite ampliar el ámbito de esta norma de ejecución directamente a los controladores de tránsito aéreo que trabajen bajo la responsabilidad de un proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) que ofrezca sus servicios a movimientos de aeronaves que no sean GAT (normalmente los proveedores militares). En lugar de ello, y en plena consonancia con las disposiciones del Reglamento básico, los Estados miembros velarán por que los servicios prestados o puestos a disposición del público por personal militar ofrezcan cuando menos un nivel de seguridad equivalente (apartado 3). Es importante destacar que, debido a la clara exclusión del Ejército del ámbito de aplicación del Reglamento básico, no es posible ampliar la aplicabilidad de las normas comunes a ese colectivo a través de la presente norma de ejecución. A modo de compromiso, la EASA propone por tanto que se destaque, tanto en el cuerpo principal del texto como en los considerandos, que los Estados miembros podrán tomar la decisión de aplicar los principios del presente Reglamento (es decir, los principios por los que se rigen las normas civiles) a sus controladores militares con carácter voluntario, si así lo desean, a fin de mantener el mismo nivel de seguridad (apartado 4).
31. La terminología se corresponde con la del Reglamento básico. Aunque sea diferente, se considera que la utilización del término «público» («servicios prestados o puestos a disposición del público») garantiza una cobertura suficientemente amplia para el fin de velar por un nivel de seguridad equivalente. Hay que señalar que el término «efectivo» se ha cambiado por «equivalente» con el fin de que el texto sea lo más parecido posible al texto de la Directiva. Para facilitar la interpretación, también se ha explicado la intención del legislador en los considerandos.
32. El artículo 3 contiene las **definiciones**, en las que sólo se han realizado cambios editoriales, con el fin de que se correspondan con la terminología empleada en el Reglamento básico, además de limitarlas a los elementos necesarios de una definición, lo que implica la eliminación de los elementos normativos y repetidos más adelante, por ejemplo en la definición de «habilitación». Con respecto a la segunda fase, hay que señalar que el Reglamento básico utiliza constantemente el término «certificado» en relación con los instructores y evaluadores, pero la introducción de este término no era previsible en la «vía rápida». También es preciso señalar que el ámbito de aplicación de la «anotación de instructor», que se denominará certificado, está muy restringido en relación con lo que está previsto en el Reglamento básico.

33. El artículo 4 introduce y define el término **autoridad competente**. Las alusiones a las autoridades nacionales de supervisión (NSA) que se encuentran en la Directiva se han sustituido por alusiones a las autoridades competentes. La razón de este cambio radica en la necesidad de ampliar el enfoque y la terminología, ya que en algunos casos muy concretos, se designa a la Agencia para que actúe en calidad de autoridad competente. En este artículo se explica el volumen de trabajo compartido, seguido del empleo constante del término «autoridad competente» a todo lo largo del texto del proyecto de norma de ejecución. Hay que destacar también que este cambio en el texto no afecta al estado y continuidad de las actuales NSA. Para facilitar la interpretación, se ha agregado un considerando.

### **Capítulo 2 – Principios por los que se rige la expedición de licencias**

34. Este capítulo tiene por objeto exponer y agrupar los **principios básicos** aplicables a la expedición de licencias de controlador de tránsito aéreo.
35. El artículo 5 implica que la autoridad competente habrá establecido los procedimientos y el formulario de presentación de las solicitudes. Las solicitudes irán acompañadas de pruebas que demuestren las competencias del candidato. Otro principio importante a destacar es que la licencia o el certificado deberán incluir toda la información pertinente para las atribuciones que otorga el documento. Además, como antes, la licencia seguirá siendo propiedad de la persona que sea su titular, a fin de facilitar la libre circulación de controladores de tránsito aéreo y este artículo define los casos de suspensión o revocación de la licencia.
36. El nuevo artículo 6 tiene por objeto reforzar el principio básico general de la expedición de licencias cuando indica que las atribuciones que otorga una licencia dependen siempre de la validez de las habilitaciones y anotaciones y del certificado médico.

### **Capítulo 3 - Licencias, habilitaciones y anotaciones**

37. El objetivo de este capítulo es poner de relieve las atribuciones y condiciones asociadas a las licencias, habilitaciones y anotaciones, así como agrupar los requisitos pertinentes (por ejemplo, los períodos de validez) con la cuestión a la que efectivamente se refieren.
38. El artículo 7 agrupa los privilegios (apartado 1) que otorga la **licencia de alumno controlador de tránsito aéreo** y las condiciones (apartado 2) aplicables para obtener esta licencia, que anteriormente se encontraban en los artículos 4 y 5 de la Directiva.
39. Con respecto a los requisitos para obtener una licencia de alumno controlador de tránsito aéreo, no se introduce ningún cambio significativo. Sin embargo, era preciso revisar el enfoque de los requisitos educativos mínimos necesarios, a fin de eliminar la posibilidad que daba la Directiva a los Estados miembros de decidir posibles desviaciones. Dado que la existencia de distintos enfoques y procedimientos entre los Estados miembros debilitaría el efecto esperado de las normas comunes, ahora se propone generalizar el requisito relativo a los requisitos educativos para que no haya necesidad de establecer procedimientos especiales para casos concretos, pero dejando cierto margen de maniobra para evaluar la capacidad del solicitante para superar su formación con éxito.
40. En el apartado 3 se han realizado ciertos cambios técnicos y editoriales para aclarar la obligación de incluir además la anotación de idioma en la licencia de alumno, además de que el término «si procede» se refiere a la habilitación en relación con la anotación de habilitación y no da opción alguna al proveedor de servicios.
41. El artículo 8 agrupa las atribuciones (apartado 1) que otorga la **licencia de controlador de tránsito aéreo** y las condiciones (apartado 3) aplicables para obtener esta licencia. La nueva disposición insertada en el apartado 2 se refiere a situaciones en las que el controlador de tránsito aéreo debe recibir formación adicional, ya sea porque se traslada a otro país o por cambios en la unidad en la que trabaja. Se considera importante que, en esos casos, el controlador en formación pueda mejorar su licencia de controlador de

tránsito aéreo, que naturalmente incluye las atribuciones de una licencia de alumno controlador de tránsito aéreo.

42. Con respecto a los requisitos para obtener una licencia de controlador de tránsito aéreo, no se introduce ningún cambio significativo. Sin embargo, era necesario adaptar el enfoque del requisito de una edad mínima a la filosofía y los principios del Reglamento básico, que es la fuente jurídica de obligaciones de rango superior. En virtud del Reglamento básico, los Estados miembros pueden desviarse de los requisitos establecidos en las disposiciones de ejecución utilizando el procedimiento descrito en el artículo 14, apartados 6 y 7, del Reglamento básico: las denominadas «disposiciones de flexibilidad». Esto ya permite a los Estados miembros desviarse de la norma en casos debidamente justificados, al tiempo que garantiza que se alcance un nivel de protección equivalente y se hace posible el reconocimiento mutuo e incluso la aplicación de la misma medida por otro Estado miembro a un caso similar. Por consiguiente, en esta norma de ejecución no hay necesidad (ni posibilidad legal) de establecer otro procedimiento para manejar las desviaciones de este requisito concreto. La agencia también desea destacar que la edad mínima de 21 años para los solicitantes de una licencia de controlador de tránsito aéreo es una imposición de la OACI, que sólo refuerza la necesidad de justificar debidamente y paliar las consecuencias que pueda tener una desviación de la misma para la seguridad. A pesar de este razonamiento, a fin de resolver el problema que genera la contradicción entre los mandatos recibidos, la Agencia propone ahora dos opciones a considerar. En la opción A, la letra a) del artículo 8, apartado 3, se limita a una única frase que contiene un claro límite de 21 años de edad basado en los requisitos pertinentes de la OACI sin ninguna posibilidad de desviación. Sin embargo, en la opción B, se agrega la posibilidad de desviación respecto de la edad mínima, tal como figura en la Directiva.
43. Con respecto a las consecuencias de desviarse del requisito de edad mínima establecido por la OACI, es preciso poner de relieve otro problema de procedimiento. Aplicar las disposiciones de flexibilidad que ofrece el Reglamento básico para una desviación automática implica el reconocimiento mutuo de la desviación en cuestión, si se justifica y se aprueba, lo cual constituye de por sí un enfoque diferente al de la Directiva, donde los Estados miembros podían no reconocer las licencias de personas de menor edad (véase el artículo 15, apartado 1, sobre el reconocimiento mutuo de las licencias de controlador de tránsito aéreo). A fin de resolver el problema que genera la contradicción entre los mandatos recibidos, la Agencia propone ahora dos opciones a considerar. La opción A, presentada en el proyecto de texto del artículo 29, que consta de un único apartado, refuerza el principio del reconocimiento mutuo sin más limitaciones. Sin embargo, la opción B mantiene una posibilidad de que los Estados miembros impongan una limitación a los controladores de tránsito aéreo que no hayan alcanzado la edad mínima de 21 años. Con el fin de no comprometer el principio de reconocimiento mutuo, esta limitación se formula de manera ligeramente diferente y restringe el ejercicio de sus atribuciones al Estado miembro que haya expedido la licencia.
44. De acuerdo con las explicaciones anteriores, la Agencia mantiene una clara preferencia por la opción A en ambos casos, ya que es la solución más racional desde el punto de vista técnico y jurídico y la que garantiza al mismo tiempo el cumplimiento del requisito pertinente de la OACI.
45. El artículo 9 contiene la descripción de las **habilitaciones**, que no ha cambiado y, además, el período de validez aplicable a las habilitaciones se ha colocado en el apartado 2 de este artículo por razones de coherencia y congruencia.
46. El artículo 10 contiene la descripción de las **anotaciones de habilitación**, que tampoco ha cambiado y, además, el período de validez aplicable a las habilitaciones se ha colocado en el apartado 4 de este artículo por razones de coherencia y congruencia.
47. En lo que respecta a las anotaciones de habilitación, fue necesario modificar un importante criterio de discrecionalidad otorgado por la Directiva a los Estados miembros, con arreglo a las nuevas circunstancias legales. Como ya se ha explicado en el punto 19,

no era posible mantener esta discrecionalidad en virtud del Reglamento básico, ya que contradice los principios que rigen dicho Reglamento. Como solución de compromiso, se propone eliminar el apartado 4 del artículo 7 de la Directiva y mantener la posibilidad de que existan anotaciones de habilitación nacionales a través de una disposición transitoria adecuada que permita a los Estados miembros seguir aplicando «variantes» nacionales. Esta medida transitoria permite que los Estados miembros que ya hayan establecido anotaciones de habilitación nacionales sigan aplicándolas en virtud de su legislación nacional hasta que haya tiempo suficiente para establecer normas comunes que sustituyan a las disposiciones nacionales divergentes. La ventaja de este planteamiento es que permite que los Estados miembros mantengan sus prácticas actuales, pero al mismo tiempo no permite que continúen estableciéndose desviaciones de las normas generales al margen de las posibilidades que contempla el Reglamento básico. También tiene la ventaja de crear una situación «estática» para facilitar la formulación de los requisitos comunes durante la segunda fase.

48. El artículo 11 trata ahora de las **anotaciones de unidad**, incluido su período de validez y el procedimiento para prorrogar su validez por razones de coherencia. Se han realizado cambios editoriales en comparación con el texto correspondiente de la Directiva en los apartados 3 y 4 a fin de asegurar que la validez de las anotaciones de unidad no sólo pueda prorrogarse una vez «para los 12 meses siguientes», sino «durante un período adicional de 12 meses». También se considera un cambio técnicamente necesario expresar el derecho de los titulares de las licencias a adquirir datos sobre las horas efectivamente trabajadas. La adición al apartado 4 trata de asignar la responsabilidad de la reducción del número de horas, conforme a la práctica actual.
49. Con respecto a la segunda frase del artículo 10 de la Directiva, que permite introducir un límite de edad para ejercer las atribuciones de una anotación de unidad, es preciso indicar claramente que tal discrecionalidad no está en consonancia con el Reglamento básico y no puede mantenerse como tal. Como ya se ha explicado en el contexto de los cambios, la única posibilidad de que los Estados miembros se desvíen del Reglamento básico y sus normas de ejecución es la aplicación de la disposición de flexibilidad que contiene el artículo 14 de dicho Reglamento, siempre que se consiga un nivel de protección equivalente, pero no deberá utilizarse para crear requisitos adicionales. Por tanto, esta cuestión no está contemplada en el artículo 14, apartado 6. Como solución de compromiso, se propone mantener la aplicación de las desviaciones nacionales existentes de forma transitoria, hasta que haya tiempo suficiente para establecer normas comunes, al igual que en la cuestión de las anotaciones de habilitación nacionales. Con respecto a las normas comunes «que se establezcan», hay que señalar que, no sólo para establecerlas, sino también para aplicarlas, precisarán de un período de adaptación para que los proveedores de servicios de navegación aérea dispongan de los medios para adaptar sus planes y políticas de personal a los eventuales cambios de los requisitos.
50. El artículo 12 trata de los requisitos de competencia lingüística. El nuevo apartado 1 tiene por objeto destacar el requisito básico de estar obligado a tener una **anotación de idioma** en inglés, con el fin de ejercer las atribuciones de un controlador de tránsito aéreo o de un alumno controlador de tránsito aéreo. El paso de la última frase del antiguo apartado 1 del artículo 8 al final de este artículo (apartado 4) trata de aclarar que el requisito es aplicable tanto al inglés como a la lengua local.
51. Los Estados miembros siguen teniendo libertad para imponer los requisitos de conocimiento de idiomas locales que consideren necesarios por razones de seguridad, en consonancia con los requisitos esenciales del anexo V ter, apartado 4, letra d), inciso ii) del Reglamento básico. Con respecto a este último requisito, por razones de armonización e igualdad de trato, se propone incorporar requisitos adicionales de transparencia y procedimiento.
52. El texto del anexo III de la Directiva está integrado en los requisitos del apartado 3 con el fin de destacar su aplicabilidad general y de que todo el conjunto de requisitos

aplicables estén en el mismo sitio. Este cambio editorial afecta sin duda al anexo III, que no ha de repetirse, salvo desde el cuadro de la escala de habilitación.

53. El apartado 5 se refiere a la posibilidad de exigir un nivel avanzado (nivel 5) de competencia lingüística, como ya establece la Directiva. Con el fin de asignar claramente las tareas y responsabilidades que atribuye la Directiva a los Estados miembros con carácter general, se considera que lo mejor es que este aspecto se asigne a los ANSP, con una obligación de justificación y con las garantías ya establecidas en la Directiva y la aprobación de la autoridad competente.
54. Las normas sobre la validez de las anotaciones de idiomas se sitúan en el apartado 6 de este artículo por razones de coherencia. El texto se ha reformulado con arreglo a la propuesta de los expertos de ajustar la terminología utilizada a la de otros puntos relativos a períodos de validez. Se propone fijar los intervalos en 3 y 6 años (se elimina el término «no superior») por razones de certidumbre jurídica y para evitar que los controladores de tránsito aéreo se vean obligados a someterse a exámenes de idiomas a intervalos más cortos según el criterio del ANSP.
55. Los requisitos aplicables a la **anotación de instructor** se agrupan ahora en el artículo 13, con el objetivo de aclarar que la anotación de instructor, como se conoce en la Directiva, sólo es pertinente para el caso de formación en el puesto de trabajo. Hay que señalar que los requisitos esenciales que conlleva el Reglamento básico siguen otro planteamiento más detallado para la certificación de instructores y que la terminología utilizada también hace referencia a los instructores de conocimientos teóricos. Dado que la finalidad de esta norma de ejecución en la primera fase es realizar la transposición de los requisitos ya existentes, no ha sido posible elaborar los necesarios requisitos detallados y distintos para la certificación de instructores.
56. Además del apartado anterior, se han introducido también ciertos cambios editoriales en la definición de los requisitos que han de cumplir las personas que soliciten una anotación de instructor. La adición al apartado 2, letra b) pretende aclarar que un alumno controlador de tránsito aéreo no puede optar a una anotación de instructor. Hay que señalar que los expertos han detectado la necesidad de introducir requisitos más rigurosos conforme al ESARR 5 en relación con el período establecido en el apartado 2, letra b), pero también de elaborar un planteamiento flexible por parte de la autoridad competente que permita acortar el período en determinadas circunstancias. Estas cuestiones deberán ser objeto de análisis adicional durante la segunda fase.
57. La disposición sobre la validez de las anotaciones de instructor también se sitúa en este artículo por razones de coherencia. Las condiciones de renovación y revalidación deberán ser objeto de análisis adicional en la segunda fase.

#### **Capítulo 4 – Certificación médica**

58. Se propone dedicar un capítulo específico a la cuestión de la **certificación médica**. No se han introducido cambios, aparte de algunos editoriales, con respecto a la expedición de los certificados médicos ni a los requisitos para su expedición.
59. Con respecto al **aspecto institucional** en el ámbito médico, se han introducido algunos cambios terminológicos a fin de que el texto se ajuste a la terminología utilizada en la parte MED y en la actualización de los requisitos médicos Clase 3 de Eurocontrol. Los requisitos mencionados, que deben cumplirse para expedir los certificados, permanecen inalterados.
60. Se introduce una novedad importante en relación con la **validez de los certificados médicos** con el fin de facilitar las revalidaciones y renovaciones realizadas por el personal médico responsable, pero al mismo tiempo para garantizar que se mantenga todo el período de validez de los certificados médicos, lo que significa que el solicitante no correrá el riesgo de perder valiosos días o semanas de la validez según la fecha del examen. El nuevo texto se basa en la disposición 1.2.4.2.1 del anexo 1 de la OACI sobre licencias del personal, que establece que el período de validez de una evaluación médica

puede prorrogarse, a criterio de la autoridad expedidora de la licencia, hasta 45 días. La OACI también aconseja que el día natural de finalización de la validez de la evaluación médica sea el mismo todos los años, dejando que la fecha de caducidad de la evaluación médica vigente sea el principio del nuevo período de validez a condición de que el examen médico tenga lugar durante el período de validez de la evaluación médica vigente pero no más de 45 días antes de que caduque.

61. Había que aclarar la asignación de tareas y responsabilidades con respecto a la **aptitud psicofísica reducida** con respecto al texto de la Directiva. Tras establecer las funciones y responsabilidades respectivas en este sentido, el presente Reglamento debe imponer primero a los controladores de tránsito aéreo la obligación de no ejercer sus atribuciones en caso de reducción de la aptitud psicofísica. Después hay que dejar claro que la obligación de notificación del titular de la licencia no depende de que su proveedor de servicios establezca un procedimiento. En tercer lugar, es necesario que el proveedor de servicios establezca un procedimiento para manejar los casos de reducción de la aptitud psicofísica.

### **Capítulo 5 – Requisitos para las organizaciones de formación**

62. Los requisitos estipulados en este capítulo se derivan del artículo 13 y del primer apartado del anexo IV de la Directiva 2006/23/CE. Estos requisitos se han organizado en tres artículos diferentes, de la forma siguiente:
- Artículo 17 «Certificación de las organizaciones de formación».
  - Artículo 18 «Sistema de gestión de las organizaciones de formación».
  - Artículo 19 «Requisitos con respecto a los cursos de formación, planes de formación inicial y de formación de unidad» y planes de capacitación de unidad.
63. El término «proveedor de formación» ha sido sustituido por el término «organización de formación» en todo el proyecto de texto. La razón de este cambio editorial es que éste es el término adoptado por el Parlamento Europeo y por el Consejo (en adelante, «el legislador») para los fines del Reglamento básico. Además, es también el término utilizado en el anexo 1 de la OACI.
64. Con respecto al artículo 17 sobre la **certificación de las organizaciones de formación**, hay que señalar que el artículo 13, apartado 1, de la Directiva ya está recogido en el artículo 8 quáter, apartados 6 y 7, del Reglamento básico. Es un principio generalmente aceptado en la redacción de textos jurídicos que las cuestiones ya reguladas por la legislación de rango superior no deben repetirse en la norma de ejecución. En este caso, el artículo 8 quáter del Reglamento básico ya exige que las organizaciones de formación se sometan a un proceso de certificación. El artículo 13, apartado 2, de la Directiva, que contiene los requisitos de competencia técnica y operativa que han de cumplir las organizaciones de formación, se ha incluido ahora en el segundo apartado del artículo 17 propuesto. El artículo 13, apartado 3, de la Directiva está relacionado con la determinación de la autoridad competente que ha de ser la destinataria de la solicitud de la organización de formación. Esto se ha movido al artículo 4 propuesto, ya que es un artículo general sobre la determinación de la autoridad competente a la que el interesado ha de dirigir su solicitud de certificado de organización de formación. Es importante resaltar que, de conformidad con el artículo 22 ter del Reglamento básico, la Agencia es la autoridad competente para las autoridades de formación radicadas fuera del territorio de los Estados miembros pero que formen a controladores de tránsito aéreo que vayan a ejercer sus atribuciones en los Estados miembros.
65. El artículo 17 propuesto comienza ahora con una disposición general que obliga al interesado a dirigir su solicitud a la autoridad competente que corresponda en la forma y manera que determine dicha autoridad. Este requisito general es un requisito habitual para la certificación de organización, en virtud del principio de que la autoridad competente ha de establecer los procedimientos y formularios que han de utilizar las

personas que deseen obtener un certificado y los interesados deben utilizarlos para realizar su solicitud. Dada su naturaleza jurídica, la Directiva no incluye ninguna disposición de este tipo, pero la Agencia entiende que cada Estado miembro ha establecido estos procedimientos y los Reglamentos correspondientes que deben utilizar los solicitantes. El segundo apartado es una condición (contar con el personal y el equipo adecuados para impartir formación) necesaria para que una organización de formación obtenga el certificado, que tiene su origen en el anexo IV de la Directiva. El último apartado del artículo 17 constituye un nuevo elemento en comparación con la Directiva, que es necesario para aplicar los requisitos esenciales del anexo V ter, apartado 5, letra b), inciso i) del Reglamento básico. Es absolutamente imprescindible que la autoridad competente encargada de la supervisión de una organización de formación tenga acceso a las instalaciones de dicha organización y a los datos pertinentes que necesita para cumplir su misión supervisora.

66. El artículo 18 propuesto, relativo al **sistema de gestión de las organizaciones de formación**, contiene principalmente los requisitos derivados del apartado 1 del anexo IV de la Directiva. Este artículo aplica los requisitos esenciales que contiene el anexo V ter, apartado 5, letra b), inciso ii) del Reglamento básico. Estos requisitos se corresponden con los requisitos establecidos en el apéndice 2 y en el apéndice 4 del anexo 1 de la OACI, que obligan a la organización de formación a implantar un sistema de gestión de la seguridad (SMS). Aunque el apéndice 2 del anexo 1 de la OACI exige un SMS y un sistema de aseguramiento de la calidad que garanticen que las organizaciones de formación cumplen los requisitos aplicables, el legislador no exigía que se establecieran dos sistemas independientes, sino un único «sistema de gestión» que permitiese que las organizaciones se organizaran de la manera que juzgasen más adecuada para alcanzar los objetivos de seguridad. Este es el principio que propone la Agencia en su NPA 2008-22, que se aplicará en relación con otras organizaciones de formación de aviación. Basándose en el hecho de que la Agencia debe limitar al mínimo sus propuestas de modificación de las disposiciones de la Directiva, la propuesta sólo contiene tres cambios que se consideran técnicamente necesarios en esta fase:

- (1) Introducir el término «sistema de gestión» para aplicar el Reglamento básico. Esto implica que se considera que el requisito de contar con una estructura de gestión y un sistema de calidad es parte del requisito de aplicar y mantener un sistema de gestión de conformidad con los requisitos esenciales del apartado 5, letra d), inciso ii) del anexo V ter del Reglamento básico. Este planteamiento se refleja en los cambios propuestos.
- (2) Obligar a las organizaciones a nombrar un director responsable. La Agencia opina que un requisito de seguridad importantísimo es definir la responsabilidad directa del director responsable de la seguridad. Este requisito también está en consonancia con el apartado 1.2 del apéndice 4 del anexo 1 de la OACI.
- (3) Introducir un requisito de registro de datos para aplicar los requisitos esenciales en el Anexo V ter, apartado 5, letra d), inciso i) del Reglamento básico. Aunque las normas de la industria aplicables al sistema de calidad pueden incluir este requisito en la práctica, en opinión de la Agencia es necesario garantizar que la autoridad competente pertinente pueda hacer un seguimiento de las actividades llevadas a cabo por la organización de formación en el momento de la inspección.

Aunque la Agencia hubiera preferido reforzar las disposiciones ya existentes en la Directiva con respecto a los requisitos que debe cumplir el sistema de gestión, los cambios propuestos se limitan al mínimo imprescindible.

67. Las disposiciones del artículo 19 propuesto sobre **requisitos con respecto a los cursos de formación, planes de formación inicial y de formación de unidad y planes de capacitación de unidad** se han tomado directamente del apartado 1, letra c) del anexo IV de la Directiva. Además de los cambios habituales (sustitución de «NSA» por «autoridad competente» y del término «proveedor de formación» por «organización de formación»), los cambios editoriales propuestos son la introducción del término «si

procede» antes de «plan de formación de unidad» y la adición del término «evaluador» al término «examinador». El término «si procede» se ha añadido para aclarar que una organización de formación también podrá impartir formación inicial únicamente en el caso de que no haya ninguna necesidad de impartir planes de formación de unidad. El término «examinador» se utiliza en el texto de la Directiva, mientras que el término «evaluador» se utiliza ahora en el Reglamento básico. Sin embargo, la Directiva no contiene ningún criterio sobre las condiciones aplicables a la aprobación de examinadores o evaluadores. Aunque el Reglamento básico contiene criterios claros en relación con los evaluadores, la Agencia, basándose en las instrucciones antes mencionadas y en las opiniones del grupo de expertos, ha considerado que la aplicación y la determinación adicionales de las condiciones y los requisitos para los evaluadores y, si procede, para los examinadores deben aplazarse a la segunda fase.

68. Las disposiciones del apartado 2 del anexo IV de la Directiva permanecen inalteradas y se encuentran en el anexo IV de la propuesta de Reglamento. Puesto que se ha adaptado el contenido del anexo, se ha cambiado también su título con el fin de que se refiera de manera precisa a las **especificaciones para los certificados de las organizaciones de formación**.

### **Capítulo 6 – Requisitos para las autoridades competentes**

69. Los requisitos que contiene este capítulo se derivan de los apartados 2 y 3 del artículo 3, de los apartados 6 y 7 del artículo 4, de los apartados 5 y 6 del artículo 13, y de los artículos 14 y 15 de la Directiva 2006/23/CE. Estos requisitos se han organizado en diferentes artículos, de la forma siguiente:
- Artículo 20 «Independencia de la autoridad competente».
  - Artículo 21 «Cometido de la autoridad competente».
  - Artículo 22 «Expedición y mantenimiento de licencias, habilitaciones, anotaciones y certificados».
  - Artículo 23 «Evaluación de aptitud».
  - Artículo 24 «Registro de datos».
  - Artículo 25 «Intercambio de información».
  - Artículo 26 «Procedimiento de certificación de organizaciones de formación».
  - Artículo 27 «Seguimiento y control de las actividades de las organizaciones de formación».
  - Artículo 28 «Organismos cualificados».
  - Artículo 29 «Reconocimiento mutuo de las licencias de controlador de tránsito aéreo».
70. Al igual que en otros capítulos, el término «proveedor de formación» ha sido sustituido por el término «organización de formación» y el término «autoridad de supervisión nacional» ha sido sustituido por el término «autoridad competente».
71. La Agencia considera que las disposiciones de los apartados 2 y 3 del artículo 3 de la Directiva son necesarias para garantizar la **independencia de la autoridad competente** respecto del proveedor de servicios de navegación aérea y de la organización de formación. Las notificaciones de los nombres y domicilios de las autoridades competentes y de sus cambios se dirigirán ahora a la Agencia, en lugar de a la Comisión Europea. Este cambio se ha introducido porque la Agencia necesita esta información con el fin de llevar a cabo las inspecciones de normalización de conformidad con el artículo 54 del Reglamento básico. Tras las conversaciones mantenidas con la Comisión Europea, se acordó que los Estados miembros no tendrían que facilitar esta información dos veces (a la Comisión Europea y a la Agencia) sino una sola vez (a la Agencia). Además, puesto que la Agencia envía sus informes de normalización a la

Comisión Europea, también presentará los datos pertinentes de las autoridades competentes.

72. El artículo 21 propuesto sobre el **cometido de las autoridades competentes** se basa en el artículo 14 de la Directiva. Se ha considerado más adecuado cambiar el título de este artículo por «Cometido de las autoridades competentes» a fin de que refleje mejor su contenido. Aunque la Agencia opina que el contenido de este Artículo no agrega ninguna obligación para las autoridades competentes en comparación con las que ya establecen otros artículos de este proyecto de Reglamento, la Agencia decidió mantener esta lista a fin de limitar al mínimo los cambios realizados en el texto de la Directiva. Esta consideración y la necesidad de coherencia han acarreado la introducción de un cometido adicional de la autoridad competente en la letra h), concretamente la misión de aprobar la solicitud del proveedor de servicios de navegación aérea que desea exigir un nivel avanzado (nivel 5) de competencia lingüística a los controladores de tránsito aéreo a los que emplea. Este requisito es necesario para complementar las disposiciones propuestas en el artículo 12, apartado 5, y para garantizar que esta práctica se lleve a cabo de forma no discriminatoria, proporcionada, transparente y justificada objetivamente.
73. Los tres primeros apartados del artículo 22, que son nuevos, se proponen como complemento de las disposiciones de los apartados 6 y 7 del artículo 4 de la Directiva sobre la **expedición de licencias y sus correspondientes habilitaciones, anotaciones y certificados médicos**, así como sobre su renovación y revalidación. Estos requisitos de expedición de licencias son comunes para las autoridades competentes y son necesarios como complemento de los requisitos aplicables a los solicitantes de licencias (por ejemplo, requisitos para establecer los procedimientos de solicitud, expedición, renovación y revalidación o requisitos sobre el proceso que se sigue cuando la autoridad competente recibe la solicitud). Estas disposiciones no se incluyeron en la Directiva debido a su naturaleza jurídica. Sin embargo, la Agencia entiende que estos requisitos generales de expedición de licencias son necesarios para la transposición de la Directiva al Reglamento de ejecución. Más aún, las disposiciones propuestas facilitarán, en la segunda fase, la integración de los requisitos aplicables a las autoridades competentes en la estructura normativa horizontal propuesta por la Agencia en su NPA 2008-22, especialmente para integrar estos requisitos en la subparte general (AR.GEN) aplicable a todas las autoridades competentes en su labor de supervisión de organizaciones y profesiones de aviación sujetas a licencia.
74. Las disposiciones propuestas en los artículos 23, 24 y 25 sobre **evaluación de competencias, registro de datos e intercambio de información** son transposiciones de los apartados 4, 3 y 2 del artículo 14 de la Directiva, respectivamente. El orden propuesto se ha considerado más lógico en relación con el orden de las tareas que desarrollan las autoridades competentes. Las disposiciones propuestas tendrán que ser evaluadas y en última instancia revisadas durante la segunda fase, cuando se integren todos los requisitos aplicables a las autoridades. Es importante resaltar de nuevo que la propuesta de Reglamento no incluye los requisitos aplicables a los examinadores, ni los requisitos y criterios de aprobación que deben establecer las autoridades competentes. Como ya se ha indicado, estos requisitos se formularán durante la segunda fase. También cabe poner de relieve que las disposiciones del artículo 25 sobre el intercambio de información ya están comprendidas en el artículo 15 del Reglamento básico; por tanto, este Artículo debe eliminarse de esta norma de ejecución, lo cual, sin embargo, no se ajusta a los criterios establecidos por el limitado mandato otorgado a la Agencia para la «vía rápida».
75. Las disposiciones propuestas en los artículos 26 y 27 sobre el **procedimiento de certificación de organizaciones de formación y seguimiento de las actividades de las organizaciones de formación** se basan en los apartados 3, 5 y 6 del artículo 13 y en el apartado 5 del artículo 14 de la Directiva. La adición del apartado 1 al artículo 26 se considera necesaria como complemento de los requisitos aplicables a las organizaciones de formación desde el punto de vista de las autoridades competentes. Por

tanto, la autoridad competente tiene la obligación de establecer los procedimientos pertinentes para solicitar, expedir y mantener la validez de los certificados de la organización de formación. Aunque la Directiva no incluye tales disposiciones, el requisito propuesto es necesario para la transposición de la Directiva al Reglamento de ejecución. Este requisito, junto con el requisito de que las autoridades competentes establezcan procedimientos para la expedición de licencias de controlador de tránsito aéreo, se perfeccionará cuando se integren las disposiciones de este capítulo en la estructura normativa horizontal; en este sentido, estos requisitos formarán parte de los requisitos aplicables a las autoridades competentes en relación con el sistema de gestión.

76. Con respecto al artículo 27, apartado 3, un cambio editorial adicional es la sustitución del término «visitas sobre el terreno» por el término «inspecciones sin previo aviso». El término «visitas sobre el terreno» fue considerado ambiguo por los expertos, ya que no es un término habitual que se utilice para describir las funciones de supervisión de la seguridad de las autoridades competentes. Además, en el contexto del Reglamento básico y sus normas de ejecución con respecto a los requisitos de las autoridades, se utiliza el término «inspecciones» e «inspecciones sin previo aviso». Según la evaluación realizada con la Agencia, no se considera que el cambio propuesto afecte en modo alguno ni a las autoridades competentes ni a las organizaciones de formación, ya que sólo aclara la intención del requisito. Además, el alcance del término «visitas» no está definido en la Directiva, mientras que en el Reglamento básico sí se encuentra el significado general de una inspección (por ejemplo, el artículo 54 del Reglamento básico).
77. También hay que señalar que el artículo 27, apartado 5, sobre el reconocimiento mutuo de los certificados expedidos de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento es redundante, teniendo en cuenta el artículo 11 del Reglamento básico. Desde el punto de vista de la redacción de textos jurídicos, las disposiciones ya establecidas por un instrumento legislativo de rango superior no deben repetirse en la norma de ejecución, y por tanto debería eliminarse el apartado. Sin embargo, estas consideraciones no se ajustan a los criterios establecidos por el limitado mandato otorgado a la Agencia para la «vía rápida».
78. El artículo 28 de la propuesta de Reglamento sobre **organismos cualificados** se basa en el artículo 14, apartado 6, de la Directiva. El artículo 13 del Reglamento básico permite que la autoridad competente delegue cualquier tarea de certificación. Basándose en el concepto del término «certificación» que contiene el Reglamento básico, se considera que las tareas de supervisión relacionadas con las organizaciones de formación son tareas de certificación, ya que son necesarias para obtener un certificado o para mantener la validez del certificado. Por tanto, se propone eliminar la referencia específica a una determinada tarea de la autoridad competente. Según el artículo 13 del Reglamento básico, la autoridad competente puede delegar cualquier tarea salvo la expedición de licencias y certificados (y su limitación, suspensión o revocación). Más aún, la referencia al artículo 3 del Reglamento (CE) n° 550/2004 ha sido sustituida por una referencia al artículo 13 del Reglamento básico por ser el fundamento jurídico de esta norma de ejecución. También es importante destacar que el Reglamento (CE) n° 1070/2009 ha modificado el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 550/2004 y ha sustituido el término «organismo reconocido» por el término «organismo cualificado». En la segunda fase, la Agencia valorará la necesidad de mantener dicho artículo, teniendo en cuenta que sus disposiciones ya están incluidas en el Reglamento básico y que, en principio, se podría eliminar ese apartado.
79. El artículo 29 sobre el **reconocimiento mutuo de las licencias de controlador de tránsito aéreo** transpone el artículo 15 de la Directiva. En primer lugar, hay que señalar que las disposiciones sobre el reconocimiento mutuo de las licencias y los certificados expedidos de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento son redundantes, teniendo en cuenta el artículo 11 del Reglamento básico. Desde el punto de vista de la redacción de textos jurídicos, las disposiciones ya establecidas por un instrumento legislativo de rango superior no deben repetirse en la norma de ejecución, y por tanto debería eliminarse el apartado. Sin embargo, estas consideraciones no se

ajustan a los criterios establecidos por el limitado mandato otorgado a la Agencia para la «vía rápida». Por otra parte, la Directiva es más restrictiva que el Reglamento básico en relación con el reconocimiento mutuo, ya que ofrece a los Estados miembros la posibilidad de no reconocer las licencias de los controladores de tránsito aéreo que no hayan alcanzado la edad mínima de 21 años. Como ya se ha explicado, esta limitación no se ajusta a los principios del Reglamento básico y plantea problemas jurídicos, ya que una norma de ejecución no puede desviarse de la legislación de rango superior.

80. A fin de resolver el problema que genera la contradicción entre los mandatos recibidos, la Agencia propone ahora dos opciones para el arbitraje político. La opción A, presentada en el proyecto de texto, apartado 1, consta de un único apartado, que refuerza el principio del reconocimiento mutuo sin más limitaciones. Sin embargo, la opción B mantiene una segunda frase que añade la posibilidad de que los Estados miembros impongan una limitación a los controladores de tránsito aéreo que no hayan alcanzado la edad mínima de 21 años. A fin de no comprometer el principio de reconocimiento mutuo, esta limitación se formula de manera ligeramente diferente que en la Directiva y restringe el ejercicio de las atribuciones de los controladores de tránsito aéreo que todavía no hayan alcanzado los 21 años edad en el Estado miembro que haya expedido la licencia. Sin duda, sólo es posible elegir la opción B de este artículo si se hace conjuntamente con la opción B del artículo 8, apartado 3, letra a) sobre la posibilidad de desviarse de la edad mínima obligatoria.
81. Los apartados 2, 3 y 4 del artículo 29 propuesto son copia del resto del artículo 15 de la Directiva. Estos requisitos regulan los procedimientos aplicables a los casos en que el titular de una licencia ejerza las atribuciones de la misma en un Estado miembro que no sea el expedidor de la licencia. El contenido de estos apartados y el procedimiento descrito permanecen inalterados.

### **Capítulo 7 – Disposiciones finales**

82. Debido a los cambios de la naturaleza jurídica, de los plazos y de la naturaleza de las obligaciones de los Estados miembros, no se ha realizado la transposición de determinadas disposiciones ya que están anticuadas, como el artículo 14, apartado 7, sobre la presentación de un informe de aplicación de la Directiva cada tres años. Dado que la Directiva ya está derogada y teniendo en cuenta la expectativa de la entrada en vigor del presente Reglamento, ya no es necesario presentar un informe de aplicación de la Directiva. Por otra parte, las inspecciones de normalización realizadas por la Agencia conforme a la presente norma de ejecución aportarán a la Comisión la información necesaria sobre la aplicación del presente Reglamento.
83. Del mismo modo, el artículo 16 de la Directiva sobre adaptación a los avances científicos y técnicos se considera redundante, teniendo en cuenta el diferente nivel del nuevo instrumento jurídico. Que la norma de ejecución sea un Reglamento de la Comisión implica que cualquier modificación de dicho Reglamento debe realizarse a través del mismo procedimiento de actos delegados (la antigua «comitología»), por lo que no es necesario especificar su aplicabilidad a determinadas disposiciones.
84. En su lugar, se propone una nueva **cláusula de revisión** basada en el artículo 30, con el fin de determinar el pleno cumplimiento de los requisitos esenciales del Reglamento básico. La Agencia propone realizar una evaluación del sistema de expedición de licencias de controlador de tránsito aéreo, que se traduciría en un Dictamen que indicaría las mejoras adicionales necesarias y las necesidades para determinar el pleno cumplimiento de los requisitos esenciales. Este Dictamen también podría incluir posibles modificaciones del presente Reglamento. Esta cláusula de revisión es un elemento habitual de las normas de ejecución ya adoptadas en el ámbito de la seguridad aérea.
85. El artículo 17 de la Directiva sobre la creación de un comité y en el que se especifica el procedimiento aplicable no es pertinente en una norma de ejecución, ya que esta norma no delega tareas en un nivel inferior y el comité responsable de los asuntos relacionados con la expedición de licencias de controlador de tránsito aéreo ya viene determinado por

el artículo 8 quáter, apartado 10, del Reglamento básico. Por consiguiente, no se ha transpuesto esta disposición.

86. El artículo 18 de la Directiva sobre sanciones también se considera innecesario, ya que este tema está suficientemente regulado en el artículo 68 del Reglamento básico.
87. En relación con las **medidas transitorias**, se han insertado dos nuevas disposiciones en el artículo 31 sobre el mantenimiento de la aplicabilidad de las anotaciones de habilitación nacionales que los Estados miembros puedan haber formulado con arreglo al artículo 7, apartado 4, de la Directiva y sobre la posibilidad de que los Estados miembros limiten el ejercicio de las atribuciones de una anotación de unidad si no se alcanza una edad determinada con arreglo al artículo 10 de la Directiva. La Agencia propone permitir a los Estados miembros que ya estén aplicando esta clase de disposiciones que mantengan la aplicación de su legislación nacional vigente de forma transitoria hasta que se elaboren las normas comunes que rijan estos aspectos y sean de aplicación. Con respecto a las normas comunes de la segunda fase, hay que señalar que, no sólo para establecerlas, sino también para aplicarlas, precisarán de un período de adaptación para que los proveedores de servicios de navegación aérea dispongan de los medios para adaptar sus planes y políticas a los eventuales cambios de los requisitos. La clara ventaja de este planteamiento es que permite una transición gradual, tal como establece el Reglamento básico, sin comprometer el sistema que el mismo establece al privar a los Estados miembros de continuar estableciendo desviaciones de las normas generales al margen de las posibilidades que contempla. A fin de garantizar el flujo adecuado de información, también se solicita a los Estados miembros que informen a la Agencia cuando apliquen estas medidas transitorias.
88. En este artículo se incluyen disposiciones adicionales para reflejar las **medidas transitorias** necesarias **con respecto a las licencias, habilitaciones, anotaciones, certificados médicos y certificados de las organizaciones de formación**.
- Las disposiciones del artículo 31, apartado 4, tienen por objeto permitir la validez por derechos adquiridos de las licencias, habilitaciones, anotaciones, certificados médicos y certificados de organizaciones de formación que se hayan expedido con arreglo a la legislación nacional promulgada de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Directiva.
  - Las disposiciones del artículo 31, apartado 5, tienen por objeto garantizar que las personas que ya hayan solicitado una licencia, habilitación, anotación, certificado médico o certificado de organización de formación, pero que todavía no les haya sido concedido, demuestren que cumplen las disposiciones del presente Reglamento antes de que se expida la correspondiente licencia, habilitación, anotación o certificado. Dado que los requisitos pertinentes no cambian fundamentalmente en comparación con los que contiene la Directiva, la Agencia considera que esta disposición apenas tiene impacto.
  - Las disposiciones de los apartados 6 y 7 del artículo 31 son necesarias para las organizaciones de formación cuya autoridad competente sea la Agencia (organizaciones de formación cuya sede principal esté radicada fuera del territorio de los Estados miembros). Las disposiciones del artículo 31, apartado 6, garantizan la continuidad del proceso de certificación ya iniciado por la autoridad competente del Estado miembro y con el fin de garantizar una transición gradual para los solicitantes. Las disposiciones del artículo 31, apartado 7, tienen por objeto garantizar que la transferencia de las actividades de supervisión de la autoridad del Estado miembro a la Agencia se produzca en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento. La Agencia considera que seis meses son un plazo suficiente para realizar los preparativos necesarios para asumir las responsabilidades que le ha asignado el legislador en el Reglamento básico (artículo 22 ter).

89. El artículo 20 de la Directiva sobre transposición no es aplicable debido al cambio de naturaleza del instrumento jurídico; por tanto, no se ha realizado la transposición de esta disposición. Tras su entrada en vigor, el presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.
90. Con respecto a la **entrada en vigor** del presente Reglamento, la Agencia propone la fórmula normal, es decir, a los 20 días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea. Esto también se corresponde con la reciente petición de los Estados miembros de que se acelere la aplicación del «paquete SES II».

### **Anexos**

91. El anexo I, que contiene las **especificaciones para las licencias**, permanece inalterado aparte de pequeños cambios editoriales.
92. El anexo II, que especifica los **requisitos de formación**, contiene la referencia actualizada a la última edición de la «Especificación de Eurocontrol de la formación inicial sobre contenidos básicos comunes para controladores de tránsito aéreo» de 21 de octubre de 2008, que se considera una modificación técnica necesaria. Además, se ha añadido el requisito de formar a los controladores de tránsito aéreo en seguridad, protección y gestión de crisis -derivado del artículo 4, apartado 8, de la Directiva- tanto a los requisitos de formación de unidad de la parte B como a los requisitos de formación continua de la parte C con arreglo a la opinión de los expertos, con el fin de garantizar que los controladores de tránsito aéreo estén suficientemente formados, especialmente en los problemas locales de protección y gestión de crisis, y por supuesto también en seguridad.
93. Dado que los puntos descriptivos del anexo III han pasado al artículo 12 sobre anotaciones de idioma, este anexo sólo contiene ahora el cuadro con la **escala de calificación de la competencia lingüística**.
94. El anexo IV también se ha racionalizado insertando los elementos descriptivos en los artículos pertinentes; por tanto, sólo contiene el anterior apartado 2 sobre las **especificaciones para los certificados de las organizaciones de formación**.

### **IV. Evaluación de impacto de la reglamentación**

95. La evaluación de impacto de la reglamentación (RIA) tiene por objeto valorar las consecuencias de determinadas normas y requisitos que se han de formular. En este caso, se referiría a la introducción de requisitos relativos a la expedición de licencias de controlador de tránsito aéreo. Por tanto, la evaluación estaría destinada a facilitar el proceso de decisión sobre la aplicación del Reglamento básico modificado.
96. La finalidad y la metodología de la RIA se han explicado en varios documentos, como por ejemplo la RIA sobre la extensión del sistema de la EASA a la regulación de la seguridad de la gestión del tránsito aéreo (GTA) y de los servicios de navegación aérea (SNA).<sup>9</sup>.
97. La aplicación del Reglamento básico con respecto a la expedición de licencias de controlador de tránsito aéreo se ha de realizar ahora en dos fases. La primera fase («vía rápida») se destina a la transferencia de la Directiva ya existente sin cambios significativos en el fondo de los requisitos, en consonancia con las instrucciones proporcionadas por la Comisión y las decisiones adoptadas por el Comité del cielo único.
98. El presente Dictamen comprende un conjunto de medidas de ejecución en proyecto que se han transferido desde la Directiva 2006/23/CE. No se han realizado cambios de fondo en el contenido de la Directiva que puedan justificar un análisis adicional en el contexto de una RIA, es decir, que los pequeños cambios explicados anteriormente no dan lugar a

---

<sup>9</sup> [www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf)

otras alternativas u opciones dignas de mayor estudio. Por tanto, en esta fase no se ha llevado a cabo una RIA específica.

99. Aunque cabe concluir que no existen riesgos inmediatos en el campo de la GTA, todavía quedan muchos aspectos por tratar. Las funciones de supervisión, seguimiento y control del cumplimiento todavía no funcionan correctamente y no existe uniformidad sobre la aplicación de las medidas de seguridad de GTA/SNA. La RIA sobre la ampliación del sistema EASA a la regulación de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea (GTA/SNA)<sup>10</sup> ya indicada y este análisis confirman que es necesario tomar medidas. Aunque los cielos europeos son seguros, es evidente que todavía quedan aspectos por tratar. Esto afecta principalmente al objetivo de una regulación transparente y una supervisión uniforme. En la segunda fase de ejecución, este tema será objeto de evaluación y análisis adicionales.

## V. Conclusiones

100. La Agencia ha preparado este Dictamen en respuesta a la petición de la Comisión Europea y del Comité del cielo único de que se aplique la extensión del sistema regulador de la seguridad aérea en Europa a la GTA/SNA en la primera fase, a través del denominado «proceso de vía rápida». Para ello, la Agencia ha tratado de reflejar debidamente el asesoramiento adicional que ha recibido a lo largo del proceso de la Comisión, del Comité del cielo único y del Consejo de Administración de la EASA, así como de las partes interesadas.
101. La Agencia cree firmemente que este proceso de «vía rápida» reportará ventajas desde el principio para el sistema de regulación de la seguridad, como por ejemplo:
- Para alcanzar un nivel de seguridad elevado y uniforme, la aplicabilidad directa de un Reglamento de la Comisión es más eficaz que una Directiva con métodos y niveles de transposición nacional diferentes y divergentes.
  - Un sistema de expedición de licencias basado en normas de aplicación directa debería facilitar la organización de los bloques de espacio aéreo funcionales (FAB).
  - La Agencia puede desarrollar medios aceptables de cumplimiento y especificaciones de certificación cuya aplicación facilite el cumplimiento de la normativa y asegure la necesaria proporcionalidad y subsidiariedad. Esto implica además hacer uso de las mejores prácticas industriales.
  - Las nuevas normas establecidas constituyen el fundamento jurídico de las inspecciones de normalización cuya finalidad es garantizar la aplicación segura y uniforme de las normas comunes y ayudar a las autoridades a realizar su cometido de supervisión de la seguridad.
  - La Agencia será la autoridad competente en los cometidos que le atribuya la ley, tanto para los ANSP paneuropeos y ajenos a la UE como para las organizaciones no europeas de formación de controladores de tránsito aéreo.
  - Otros elementos del sistema europeo de seguridad aérea –como los acuerdos de cooperación internacional y las medidas de ejecución estipuladas en el Reglamento básico– también serán aplicables en este campo.
  - La Agencia puede contribuir, con diversas medidas normativas, a la aplicación del SES II, incluido especialmente el apoyo a la organización de los bloques de espacio aéreo funcionales (FAB), la transposición de las normas y prácticas recomendadas (SARP) de la OACI, la supervisión de la seguridad de las funciones de gestión de la red de GTA y el apoyo a la aplicación del programa SESAR.

---

<sup>10</sup> [www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf)

102. La Agencia recomienda que la Comisión ponga en marcha el proceso ejecutivo para la adopción del nuevo Reglamento de la Comisión relativo a la expedición de licencias y certificados médicos de los controladores de tránsito aéreo basándose en el presente Dictamen.

Colonia, 28 de mayo de 2010

P. GOUDOU  
Director Ejecutivo