



**DICTAMEN N° 03/2011**

**DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA**

**de 19 de abril de 2011**

**relativo a un Reglamento de la Comisión por el que se establecen las disposiciones de aplicación de los requisitos aplicables a las autoridades y organizaciones**

***«Requisitos aplicables a las autoridades – Requisitos aplicables a las organizaciones»***

## Índice

I.	Resumen .....	3
II.	General .....	5
III.	Consulta .....	6
IV.	Objetivo del Dictamen de la Agencia .....	7
V.	Ámbito y estructura del dictamen de la Agencia.....	10
VI.	Memorando explicativo Parte-AR.....	13
	General .....	13
	Consulta.....	13
	Ámbito y aplicabilidad.....	15
	Reglamento marco - elementos relevantes para la Parte-AR.....	18
	Parte-AR subparte GEN Sección I - General .....	19
	Parte-AR subparte GEN Sección II - Gestión.....	21
	Parte-AR, subparte GEN, sección III – Gestión - supervisión, certificación y cumplimiento .....	23
	Parte-AR, subparte FCL.....	27
	Parte-AR, subparte CC .....	29
	Parte-AR, subparte ATO .....	30
	Parte-AR, subparte FSTD .....	31
	Parte-AR, subpartes AeMC y MED .....	32
VII.	Memorando explicativo Parte-OR.....	34
	General .....	34
	Consulta.....	34
	Ámbito y aplicabilidad.....	36
	Reglamento marco - elementos relevantes para la Parte-OR .....	36
	Definiciones relevantes para la Parte-OR .....	37
	Parte-OR subparte GEN Sección I – General.....	38
	Parte-OR subparte GEN Sección II – Sistema de gestión.....	42
	Parte-OR, subparte ATO.....	45
	Parte-OR, subparte FSTD .....	47
	Parte-OR, subparte AeMC.....	48
	ANEXO I .....	49

## I. Resumen

El presente Dictamen propone los requisitos aplicables a las autoridades y organismos competentes en materia de tripulación aeronáutica dentro de la aviación civil (tripulación de vuelo y tripulación de cabina), en particular los requisitos generales (Subparte GEN) comunes en los ámbitos relativos a tripulación y operaciones aeronáuticas, así como los requisitos de ámbito específico que cubren la expedición de licencias a la tripulación de vuelo, los certificados de la tripulación de cabina, los certificados médicos, los organismos de formación reconocidos, los dispositivos de vuelo simulado para entrenamiento<sup>1</sup> y los centros de medicina aeronáutica. Los requisitos propuestos en el presente Dictamen complementan los requisitos técnicos contemplados en la Parte-FCL, la Parte-MED y la Parte-CC.

- **AR.ATO** y **AR.FCL** se apoyan en los requisitos en vigor JAR-FCL y en los JIP correspondientes, aplicables a las autoridades y referidos a los organismos de formación y a la expedición de licencias a los miembros de la tripulación de vuelo. Se incorporan nuevas disposiciones, relativas a la supervisión de los examinadores.
- **OR.ATO** se basa en los requisitos aplicables a los organismos de formación contemplados en el anexo 1 (apéndice 2) de la OACI y JAR-FCL. Todos los organismos de formación, en particular las que únicamente dispensan formación en el marco de la expedición de una licencia de piloto de aeronaves ligeras, licencia de piloto privado, licencia de piloto de globos aerostáticos o licencia de piloto de planeador, deberán estar en posesión de un certificado ATO.
- **AR.CC** aplica las disposiciones incluidas en el artículo 8, apartado 4 y en el artículo 8, apartado 5, letra e) del Reglamento de base. AR.FSTD y OR.FSTD se basan en JAR-FSTD para aeronaves y helicópteros y los JIP para JAR-STD.
- **AR.MED**, **AR.AeMC** y **OR.AeMC** incluyen las normas aplicables a los certificados médicos para los miembros de la tripulación de vuelo, la protección de datos incluidos en la documentación médica sobre los reconocimientos médicos aeronáuticos en poder de la autoridad competente, así como los requisitos aplicables a organismos referidos a AeMC. Las normas propuestas se basan en JAR-FCL 3, así como en los capítulos correspondientes de los procedimientos de implementación conjuntos (JIP) de JAA.

Los requisitos aplicables a las autoridades (Parte-AR) y organizaciones (Parte-OR) profundizan en los requisitos vigentes en la sección B de las normas de aeronavegabilidad y aplican las disposiciones relevantes del Reglamento de base que regulan la interacción entre las organizaciones reconocidas y la autoridad competente, la cooperación e intercambio de información entre los Estados miembros, la necesidad de dar una respuesta inmediata a un incidente de seguridad, así como a las condiciones para la expedición, mantenimiento, modificación, limitación, suspensión y revocación de certificados, licencias, cualificaciones, autorizaciones y aprobaciones, en virtud de los artículos 7 y 8 del Reglamento de base.

Los requisitos aplicables a las autoridades toman debidamente en cuenta los elementos esenciales de un sistema de supervisión de la seguridad operativa definido por la OACI y avanzan en el sentido de la normalización contemplada en el Reglamento de base. Además incluyen elementos que resultan esenciales para establecer un sistema de gestión de seguridad aeronáutica exhaustivo a nivel de la UE que englobe las responsabilidades de la UE y los Estados miembros en lo que se refiere a la gestión de seguridad. Por lo tanto, los requisitos comunes aplicables a las autoridades son

---

<sup>1</sup> Los requisitos de autoridad y organización específicos de área para operaciones aéreas se incluirán con el Dictamen sobre operaciones aéreas.

directamente relevantes para la implementación del Programa de Seguridad de la Aviación Europea (EASP).

Los requisitos aplicables a las organizaciones se basan en las recomendaciones principales en materia de uniformidad en el reconocimiento de organismos «Consistency of Organisation Approvals (*Coherencia de las aprobaciones de organización*)» (COrA)<sup>2</sup>, así como en las normas de la OACI relativas a los sistemas de gestión de la seguridad (SMS). Constituyen la contrapartida a la Parte-AR en lo que se refiere a las condiciones de expedición, mantenimiento, corrección, limitación, suspensión o revocación de certificados y aprobaciones.

Con vistas a transponer las normas de la OACI relativas al SMS, la subparte GEN de la Parte-OR propone requisitos generales consolidados para los sistemas de gestión, concebidos para garantizar la compatibilidad con los sistemas de gestión existentes y una aplicación a todas las organizaciones titulares de un certificado que las reconozca como tales de acuerdo con el Reglamento de base. Los requisitos propuestos son adaptables a la dimensión del organismo, así como a la naturaleza y complejidad de sus actividades. Están diseñados para establecer las normas de aplicación del SMS en todas las organizaciones reconocidas en el ámbito de aeródromos, gestión del tráfico aéreo, servicios de navegación aérea y aeronavegabilidad.

Las reglas propuestas en este Dictamen se estructuran horizontalmente. En virtud de las recomendaciones de la Comisión Europea, la estructura horizontal de las normas se deja de lado con el fin de garantizar la adopción en el momento oportuno de las primeras reglas de ampliación. En consecuencia, deberán aportarse una serie de modificaciones estructurales y una serie de adaptaciones menores a las reglas proyectadas. Estas modificaciones se llevarán a efecto en cooperación con la Comisión Europea, tras la publicación del presente Dictamen. Con vistas a facilitar el proceso, los requisitos aplicables a las autoridades y a las organizaciones, que se publicaron bajo la forma de dos proyectos diferenciados de reglas para los dictámenes de propuesta de enmienda (NPA) y los documentos de respuesta a los comentarios (CRD) han sido reagrupados en un único Dictamen.

El Dictamen incluye una propuesta de medidas transitorias y de exenciones, que van de los seis meses a los tres años, con el fin de examinar específicamente los requisitos del nuevo sistema de gestión, la situación de las organizaciones que quedarán sujetas a una obligación de certificación por primera vez, así como las modificaciones que afecten a los elementos de la disposición con posterioridad a la decisión de modificar la estructura de las reglas una vez publicado el Dictamen.

---

2

[http://easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COrA%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COrA%20(26.09.06).pdf).

## II. General

1. El presente Dictamen tiene por objeto asesorar a la Comisión Europea en la elaboración de las disposiciones de aplicación para la elaboración de los requisitos aplicables a las autoridades en lo que se refiere a las operaciones aéreas y la expedición de licencias a los miembros de la tripulación de vuelo. El Reglamento (CE) n° 216/2008<sup>3</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo (en adelante, el «Reglamento de base») establece un marco regulador exhaustivo y apropiado para definir y aplicar requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes en el ámbito de la aviación civil.
2. El objetivo de las normas propuestas consiste en establecer:
  - a. los requisitos administrativos comunes que deberán seguir la Agencia y los Estados miembros con vistas a la implantación y aplicación del Reglamento de base y sus disposiciones de aplicación en relación a los requisitos aplicables al personal, a los que se ha hecho referencia bajo la denominación «requisitos aplicables a las autoridades» (en adelante, Parte-AR); y
  - b. los requisitos técnicos comunes para la implantación y aplicación del Reglamento (CE) n° 216/2008 y sus disposiciones de aplicación relativos a las organizaciones, en lo que se refiere a las operaciones aéreas y el personal, conocido como «Requisitos aplicables a las organizaciones» (en adelante, Parte-OR). Los requisitos en la Parte-OR hacen referencia a la administración y al sistema de gestión, así como a las condiciones para la expedición, mantenimiento, modificación, limitación, suspensión y revocación de certificados.

Las normas propuestas se basan en JAR-FCL y JAR-FSTD, en las normas y prácticas recomendadas (SARP) de la OACI, en los procedimientos de implementación conjuntos (JIP) correspondientes en vigor, implantados por las autoridades aeronáuticas conjuntas (JAA) en el campo de las operaciones y concesión de licencias de tripulación de vuelo, así como en los requisitos presentes en la sección B del Reglamento (CE) n° 1702/2003<sup>4</sup> y 2042/2003<sup>5</sup>. También tienen en cuenta la legislación relevante de la Unión Europea que se cita a continuación:

- a. Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad<sup>6</sup>;
- b. Reglamento (UE) n° 996/2010<sup>7</sup> sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/EC; y
- c. Directiva 2003/42/CE<sup>8</sup> relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil.

---

3 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, 19/03/2008, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n° 1108/2009.

4 Reglamento (CE) N° 1702/2003 de 24 de septiembre de 2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 243, 27/9/2003, p. 6).

5 Reglamento (CE) n° 2042/2003 de 20 de noviembre de 2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 315, 28/11/2003, p. 1).

6 DO L 293, 31/10/2008, p. 3-20.

7 Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/EC Texto pertinente a efectos del EEE (DO L 295, 12/11/2010, p. 35-50).

8 Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003 relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil, (DO L 167, 4/7/2003, p. 23-36).

3. El presente Dictamen se ha adoptado con arreglo al procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea<sup>9</sup> (la Agencia), de conformidad con las disposiciones del artículo 19 del Reglamento de base.
4. Este Dictamen se basa en los siguientes NPA:
  - NPA 2008-22b que contiene propuestas sobre disposiciones de aplicación (disposición de aplicación), así como los pertinentes medios de cumplimiento aceptables (AMC) y Material Guía (GM) para los requisitos de autoridad (Parte-AR, subparte GEN, secciones I, II y III; subpartes FCL, ATO, AeMC y MED);
  - NPA 2008-22c que contiene propuestas sobre disposiciones de aplicación, así como los pertinentes AMC y GM para los requisitos de organización (Parte-OR, subpartes GEN, ATO y AeMC);

NPA 2009-02d incluía propuestas sobre Disposiciones de aplicación y las pertinentes AMC y GM para las autoridades competentes específicas para las inspecciones en pista (AR.GEN. sección IV), para operaciones (AR.OPS) y para tripulación de cabina (AR.CC). Estas no se tratan en el presente Dictamen pero se incluirán en el primer Dictamen que vaya a publicarse sobre operaciones aéreas.

### III. Consulta

5. El NPA 2008-22 se publicó en el sitio web de la EASA (<http://www.easa.europa.eu>) el 31 de octubre de 2008. El NPA 2009-02 se publicó el 30 de enero de 2009.

El periodo de consulta para estos NPA se amplió de conformidad con el artículo 6, punto 6) del procedimiento normativo<sup>10</sup>, a solicitud de las partes implicadas, para que pudiese coincidir con los periodos de consulta de los primeros NPA de ampliación<sup>11</sup>. En las fechas de conclusión del plazo, 28 de mayo de 2009 (NPA 2008-22) y 31 de julio de 2009 (NPA 2009-02), la Agencia había recibido 9.405 comentarios relativos a las Partes-AR y OR procedentes de más de 400 fuentes, en particular autoridades aeronáuticas, organizaciones profesionales, empresas privadas y particulares. El número total de comentarios a ambos NPA se elevaba a 18.243.

6. La revisión de los comentarios se llevó a cabo de conformidad con el enfoque conjunto de ampliación de competencias en el seno de la UE establecido por la Agencia y la Comisión Europea, y validado por el Consejo de Administración y el Comité de EASA.<sup>12</sup> Este enfoque implica un trabajo por fases orientado al tratamiento de las primeras normas de ampliación, a fin de que los recursos disponibles y el proceso de comitología puedan concentrarse en las propuestas por orden secuencial. También prevé un método de trabajo a fondo en la revisión del comentario; por un lado, la publicación oportuna del CRD de forma que no se comprometa la publicación de los Reglamentos el 8 de abril de 2012, la fecha establecida en el artículo 70 del Reglamento de base; por otra parte, la Agencia deberá facilitar los CRD que permitan a las partes implicadas identificar fácilmente los cambios aportados a los NPA, la conformidad con las normas OACI, así

---

<sup>9</sup> Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y el material guía (Procedimiento normativo). EASA MB 08-2007, 13/06/2007.

<sup>10</sup> Decisión del Consejo de Administración de EASA 08-2007, por el que se modifica y sustituye el Procedimiento normativo, adoptado en la reunión del Consejo de Administración 03-2007 del 13 de junio de 2007 ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php)).

<sup>11</sup> Más específicamente, el NPA 2008-22, acerca de los requisitos aplicables a la autoridad y a la organización, y el NPA 2009-02, relativo a las disposiciones de aplicación para operaciones aéreas de operadores de la UE ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php)).

<sup>12</sup>

[http://easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%202015%2009%2009.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%202015%2009%2009.pdf).

como toda diferencia respecto a EU-OPS<sup>13</sup>/Requisitos conjuntos de aviación (JAR), según el caso. Este método de trabajo cumple con el artículo 7 del procedimiento normativo de la EASA.

7. Los textos de la norma modificados fueron debatidos en detalle con los grupos encargados de la revisión de la reglamentación establecidos para los NPA 2008-22 y 2009-02. La composición de los grupos de revisión se basó en la de los grupos de elaboración preliminar del proyecto constituidos para las tareas de reglamentación OPS.001 y FCL.001. La participación en estos grupos de elaboración preliminar del proyecto se amplió con el fin de dar cabida igualmente a representantes de las partes implicadas, así como a un representante del departamento de normalización de la Agencia, de acuerdo con las normas que regulan los procedimientos de participación en grupos de reglamentación. La Parte-AR se abordó junto con la Parte-OR para garantizar la uniformidad de los comentarios y la eficacia del proceso de revisión. El proceso de revisión implicaba asimismo una estrecha coordinación con los grupos de revisión establecidos para los requisitos técnicos aplicables a operaciones aéreas (OPS) (NPA 2009-02b) y la consulta con los grupos de elaboración preliminar del proyecto establecidos para la segunda ampliación (aeródromos, gestión del tránsito aéreo, servicios de navegación aérea).
8. Los CRD para la Parte-AR y la Parte-OR, que ofrecían resúmenes de comentarios y las respuestas correspondientes de la Agencia, así como el texto modificado, se publicaron en el sitio web de la Agencia el 4 de octubre de 2010. Los CRD contenían un listado de todas las personas y/u organizaciones que hubieran formulado comentario. En la fecha de conclusión del plazo, 6 de diciembre de 2010, la Agencia había recabado 1 020 reacciones a la Parte-AR y la Parte-OR procedentes de más de 70 fuentes, principalmente autoridades aeronáuticas nacionales, organizaciones profesionales, organizaciones sin ánimo de lucro y empresas privadas. Se incluye información adicional sobre dichas reacciones y su importancia para el presente Dictamen en la subparte correspondiente y bajo los encabezados de las secciones correspondientes de la presente nota explicativa.

#### **IV. Objetivo del Dictamen de la Agencia**

9. En el Reglamento de base, el legislador europeo definió el ámbito de las competencias y facultades transferidos por los Estados miembros a la Comunidad y definió los objetivos esenciales que debía alcanzar la actuación de la Comunidad en términos de seguridad. El legislador europeo habilitó además a la Comisión Europea para que adoptara, a través del procedimiento de comitología, las disposiciones de aplicación para el Reglamento de base, como se describe en detalle en los considerandos 37 y 38 del Reglamento de base.
10. El Reglamento de base proporciona el fundamento jurídico para que la Comisión Europea adopte los requisitos aplicables a las autoridades competentes de los Estados miembros. Dichos requisitos constituyen un instrumento decisivo para alcanzar el objetivo principal del Reglamento de base: la creación y el mantenimiento de un nivel uniforme y elevado de seguridad en el ámbito de la aeronáutica civil. Solo al imponer requisitos comunes a las autoridades aeronáuticas nacionales podrá garantizarse una aplicación uniforme del Derecho comunitario en todo el territorio de los Estados miembros.
11. La reglamentación aplicable a los certificados y aprobaciones requiere el establecimiento de los requisitos tanto para los solicitantes y titulares como para las autoridades competentes. La Parte-AR establece los requisitos aplicables a las autoridades que ejercerán competencias en materia de expedición, modificación, limitación, suspensión o revocación y supervisión de certificados, licencias, habilitaciones, certificados y comprobaciones de conformidad con los artículos 7 y 8 del Reglamento de base. Las normas propuestas aplican adicionalmente las disposiciones relevantes en los artículos 10, 11, 13, 14, 15, 18(d), 22, 24 y 54 del Reglamento de base.

---

<sup>13</sup> Reglamento de la Comisión (CE) n° 859/2008 de 20 de agosto de 2008 por el que se modifica el Reglamento del Consejo (CEE) n° 3922/91 en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.

La Parte-OR establece los requisitos técnicos comunes aplicables a los titulares de un certificado de transportista, a centros especializados en la formación de pilotos, centros de medicina aeronáutica y a dispositivos de vuelo simulado con fines de entrenamiento (FSTD) de conformidad con los artículos 7 y 8 del Reglamento de base. Los requisitos comunes para autoridades y organizaciones contribuirán de manera esencial a garantizar una aplicación uniforme del Derecho de la UE al racionalizar los requisitos en materia de supervisión y los requisitos aplicables al sistema de gestión para todas las partes implicadas, en el marco de las operaciones y la concesión de licencias de tripulación de vuelo.

12. Conforme al principio de reglamentación basada en el desempeño, se ha revisado el equilibrio entre las disposiciones de aplicación y los AMC a la hora de elaborar el presente Dictamen, con vistas a asegurar la proporcionalidad e incrementar la flexibilidad de las normas en un momento en el que el progreso de las comunicaciones digitales, la informática y otras disciplinas abren la puerta a un importante abanico de alternativas técnicas y el número de opciones disponibles tiende a multiplicarse, volviendo las operaciones cada vez más densas y complejas. Las disposiciones de aplicación definen los elementos de seguridad esenciales, los aspectos de implementación no esenciales se incluyen como AMC o GM. La creciente complejidad de las operaciones y actividades aeronáuticas, con múltiples interrelaciones entre los elementos del sistema, obliga a que las autoridades y organizaciones apliquen sistemas de gestión eficaces.
13. Para asesorar a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud de la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional y para mejorar permanentemente el nivel de la seguridad aeronáutica civil en Europa, la Parte-AR incorpora algunos elementos esenciales para la creación de un sistema de gestión exhaustivo en la UE, que englobe las responsabilidades en materia de gestión de la seguridad tanto de la UE como de los Estados miembros. Este marco regulador garantizará la conformidad con las normas de la OACI relativas a los SMS y los programas estatales de seguridad operacional (SSP) en todos los Estados miembros de la UE. A este respecto, la Agencia apoya un enfoque integral de los sistemas de gestión que integra los SMS como elementos fundamentales del sistema de gestión de una organización o de una autoridad. A este respecto, los requisitos comunes aplicables a las autoridades son directamente relevantes para la aplicación del Programa europeo de seguridad aérea. En este ámbito se están desarrollando actualmente requisitos, así como AMC y GM asociados más detallados, que abarcan el programa de seguridad dentro de la UE y que definen la interacción entre los Estados miembros y la Agencia. Dicho material se basará en el trabajo coordinado por el Comité de Asesoramiento de la Seguridad Aérea Europea (EASAC), en particular en referencia al EASP.
14. Con vistas a transponer las normas de la OACI relevantes para el SMS, la Parte-OR en la subparte GEN propone requisitos generales consolidados aplicables a los sistemas de gestión, con el fin de garantizar su aplicabilidad a todas las organizaciones titulares de un certificado que reconozca su actividad en virtud del Reglamento de base. Los requisitos propuestos, al tiempo que garantizan la total conformidad con las normas de la OACI relativas al SMS, son adaptables en función del tamaño de una organización, así como en función de la naturaleza y la complejidad de sus actividades. La propuesta de la Agencia impulsa un enfoque integrado de los sistemas de gestión que engloba el control de la conformidad y la gestión de la seguridad, en lugar de yuxtaponer un sistema suplementario a sistemas de gestión ya existentes. La evaluación de las normas SMS de la OACI, así como de los métodos recomendados (SARP) reveló que muchos elementos de los SMS de la OACI están tratados también en la iniciativa «Coherencia de las aprobaciones de organización» (COra), iniciada bajo la JAA (consúltese también el dictamen preliminar de propuesta de modificación (A-NPA) 15-2006<sup>14</sup>). El objetivo de la OACI al introducir los SMS en todos los ámbitos aeronáuticos conduce necesariamente a los mismos principios básicos de racionalización de los requisitos necesarios para la

---

<sup>14</sup>

[http://easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).



aprobación de la organización y los requisitos aplicables a la supervisión y al sistema de gestión común.

15. Los requisitos comunes y armonizados aplicables a las autoridades, así como los requisitos correspondientes para las organizaciones, aplicables a todos los ámbitos en el marco de las operaciones aéreas y la tripulación de vuelo, fueron concebidos con el fin de contribuir a aplicar las recomendaciones más relevantes del COra. A medida que se elaboraban progresivamente las JAR, y de manera más o menos independiente para cada ámbito, el material reglamentario ha variado en muchos aspectos. Las incoherencias subyacentes a la aprobación de organizaciones se hicieron evidentes en el momento de implementar JAR. Aunque la especificidad del campo aplicable en cuestión justificaba varias de estas incoherencias, para muchas otras no existía tal justificación.
16. La Agencia optó inicialmente por armonizar las aprobaciones aplicables a una organización conforme a un enfoque gradual. Para empezar, se tuvieron en cuenta las presentes recomendaciones para la elaboración de un proyecto de disposiciones de aplicación relativas a las operaciones aéreas y la expedición de licencias al personal de la tripulación de vuelo. A continuación, se planificó su aplicación a los NPA ampliados por segunda vez (gestión del tráfico aéreo/servicios de navegación aérea y aeródromos). En una etapa final, las recomendaciones COra habrían de tener aplicación dentro de las normas de aeronavegabilidad<sup>15</sup> (Reglamentos (CE) nº 1702/2003 y 2042/2003), con el fin de garantizar la plena coherencia de los requisitos aplicables a las autoridades y a las organizaciones en todos los ámbitos que son competencia de la Agencia. La Agencia desea subrayar la importancia que reviste la uniformidad en el reconocimiento de organizaciones a la hora de facilitar el reconocimiento de las normas de la EASA por sus homólogos principales, como la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos y la Transport Canada Civil Aviation (TCCA) de Canadá. El mutuo reconocimiento de las aprobaciones y certificados expedidos se beneficiaría mucho de unos requisitos armonizados y racionalizados que los avalasen.
17. Uno de los objetivos específicos del COra a largo plazo consistía en crear un sistema de reconocimiento único, dotado de un ámbito de aplicación variable, con un formulario de solicitud normalizado, así como un certificado único provisto de un número de aprobación específico para las organizaciones que estuviesen en posesión de varios reconocimientos, a la vez que se mantendrían diferentes criterios para cada reconocimiento específico. Un sistema de reconocimiento único de estas características sería ventajoso, no solo porque un considerable número de organizaciones son titulares de más de un reconocimiento, sino también porque las organizaciones reconocidas no operan en compartimentos estancos. En muchos casos, mantienen vínculos estrechos con otras organizaciones reconocidas y es previsible que esta tendencia se acentúe en el futuro. Ahora bien, no será posible alcanzar este objetivo si no se llega a un consenso claro entre las partes implicadas respecto a la necesidad de disponer de unos requisitos comunes y racionalizados aplicables a las autoridades y organizaciones, y que cubran todos los ámbitos técnicos dentro de las normas de la EASA.
18. Algunas partes implicadas expresaron la inquietud que les suscita la pertinencia de adoptar una estructura normativa horizontal para todas las normas ligadas a la seguridad aeronáutica, indicando que en el momento de ampliar este enfoque a otros ámbitos cubiertos por el mandato de la Agencia podrían plantearse dificultades, en la medida en que entre un amplio abanico de partes implicadas podría resultar más difícil alcanzar un acuerdo sobre tales requisitos comunes aplicables a autoridades y organizaciones. Al mismo tiempo, la Comisión Europea recomendó abandonar la estructura normativa horizontal con el fin de garantizar la rápida adopción de las primeras reglas de ampliación. Las modificaciones estructurales y las adaptaciones no esenciales requeridas para estas normas, a raíz de su nueva redistribución entre los

---

<sup>15</sup> La consistencia de las normas de aeronavegabilidad, procedentes directamente de las JAR, deberá revisarse como requisito previo a la implementación de los requisitos del sistema de gestión común propuestos con la Parte-OR con el objetivo de implementar el SMS en el campo de la aeronavegabilidad.

requisitos técnicos correspondientes (FCL, tripulación de cabina (CC), MED, OPS) se llevarán a cabo una vez publicado el presente Dictamen en el sitio web de la Agencia. Con vistas a facilitar estas modificaciones en los documentos de elaboración preliminares (proyectos) de estas normas, la Parte-AR y Parte-OR se han fusionado en un dictamen único, a la vez que se han suprimido todos los elementos relacionados exclusivamente con las operaciones.

Se trata de artículos y de apartados pertinentes del reglamento marco, definiciones y disposiciones de aplicación exclusivamente referidas a los operadores comerciales, los operadores sujetos a la obligación de declaración conforme a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 3) del Reglamento de base, o los operadores privados de aeronaves diferentes de las aeronaves motopropulsadas complejas. Estos elementos se trasladarán a los dictámenes relativos a operaciones aéreas.

El anexo I a la presente nota explicativa proporciona la correspondencia entre las referencias a la norma y los títulos, tal como aparecen en los CRD relativos a la Parte-AR / Parte-OR y como aparecen en el presente dictamen.

## V. **Ámbito y estructura del dictamen de la Agencia**

19. El ámbito del presente Dictamen abarca:

- a. los requisitos generales aplicables a las autoridades y organizaciones en materia de personal de tripulación aérea y operaciones aéreas (AR.GEN a excepción de la sección IV «inspecciones en pista», y OR.GEN);
- b. los requisitos específicos aplicables a las autoridades en materia de expedición de licencias y supervisión de la tripulación de vuelo (AR.FCL);
- c. los requisitos específicos aplicables a las autoridades en materia de expedición de certificados y supervisión de la tripulación de cabina (AR.CC);
- d. los requisitos específicos aplicables a las autoridades y organizaciones en materia de certificación y/o supervisión de las organizaciones autorización para dispensar formación (AR.ATO y OR.ATO);
- e. los requisitos específicos aplicables a autoridades y organizaciones en materia de cualificación de los FSTD ; (AR.FSTD y OR.FSTD);
- f. los requisitos específicos aplicables a autoridades y organizaciones en materia de expedición de certificación médica aeronáutica y centros médicos aeronáuticos (AeMC) (AR.MED; AR.AeMC y OR.AeMC); y

Los requisitos de ámbito específico aplicables a las autoridades y organismos en materia de operaciones aéreas (AR.OPS y OR.OPS) e inspecciones en pista (AR.GEN, sección IV<sup>16</sup>) que se publicaron en los CRD relativos a la Parte-AR y a la Parte-OR se integrarán en el primer dictamen que vaya a publicarse relativo a las operaciones aéreas. Esta transferencia es igualmente válida para las disposiciones de aplicación específicas relativas a las declaraciones (AR.GEN.345 y OR.GEN.145), puesto que éstas son aplicables exclusivamente a los operadores no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas.

El presente Dictamen se estructura de la siguiente forma:

- Reglamento marco «Requisitos aplicables a las autoridades – Requisitos aplicables a las organizaciones»;
- Anexo I – Definiciones empleadas en la Reglamento marco, en las Partes-AR y Parte-OR;

---

<sup>16</sup> Las disposiciones sobre las inspecciones en rampa incluidas previamente con la sección IV de AR.GEN. se publicarán con los requisitos de autoridad para operaciones aéreas, como la subparte «Inspecciones en rampa».

- Anexo II – Requisitos aplicables a las autoridades - Parte-AR;
- Anexo III – Requisitos aplicables a las organizaciones - Parte-OR.

20. Se proponen dos nuevas subpartes en el presente Dictamen, con el fin de reagrupar los requisitos relevantes para los FSTD, anteriormente incluidos en AR.ATO y OR.ATO respectivamente:

- Subparte AR.FSTD con requisitos específicos para la cualificación de los FSTD;
- Subparte OR.FSTD con requisitos específicos para la cualificación de los FSTD y para organizaciones que operen los FSTD.

Los diagramas que figuran a continuación representan las estructuras del anexo II de la Parte-AR y del anexo III Parte-OR respectivamente, de acuerdo con lo propuesto en el presente Dictamen.

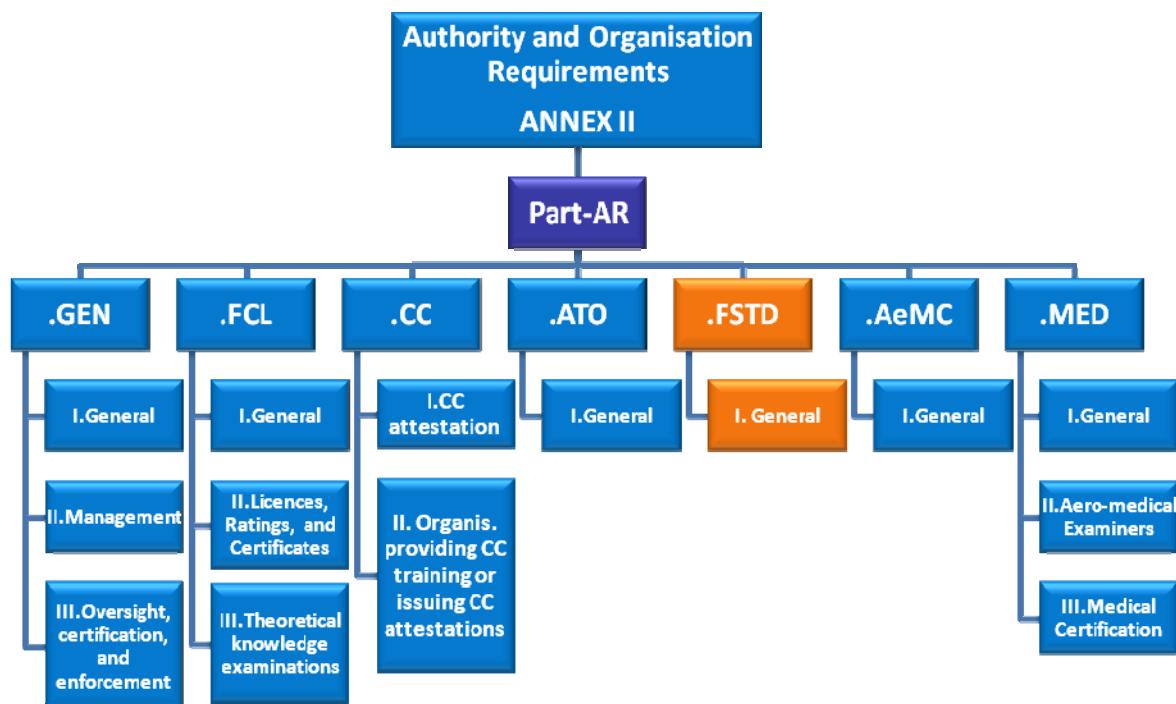


Tabla 1: Requisitos de autoridad

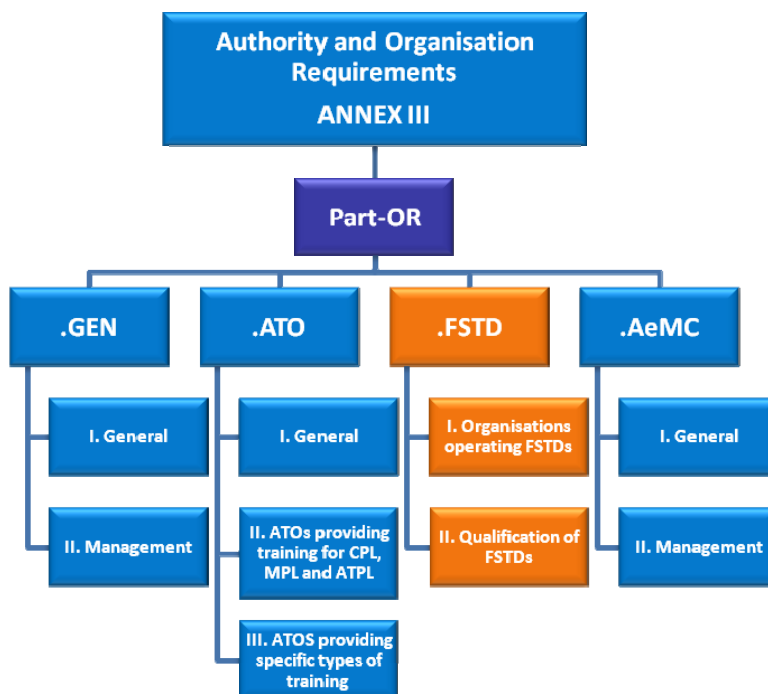


Tabla 2: Requisitos de organización

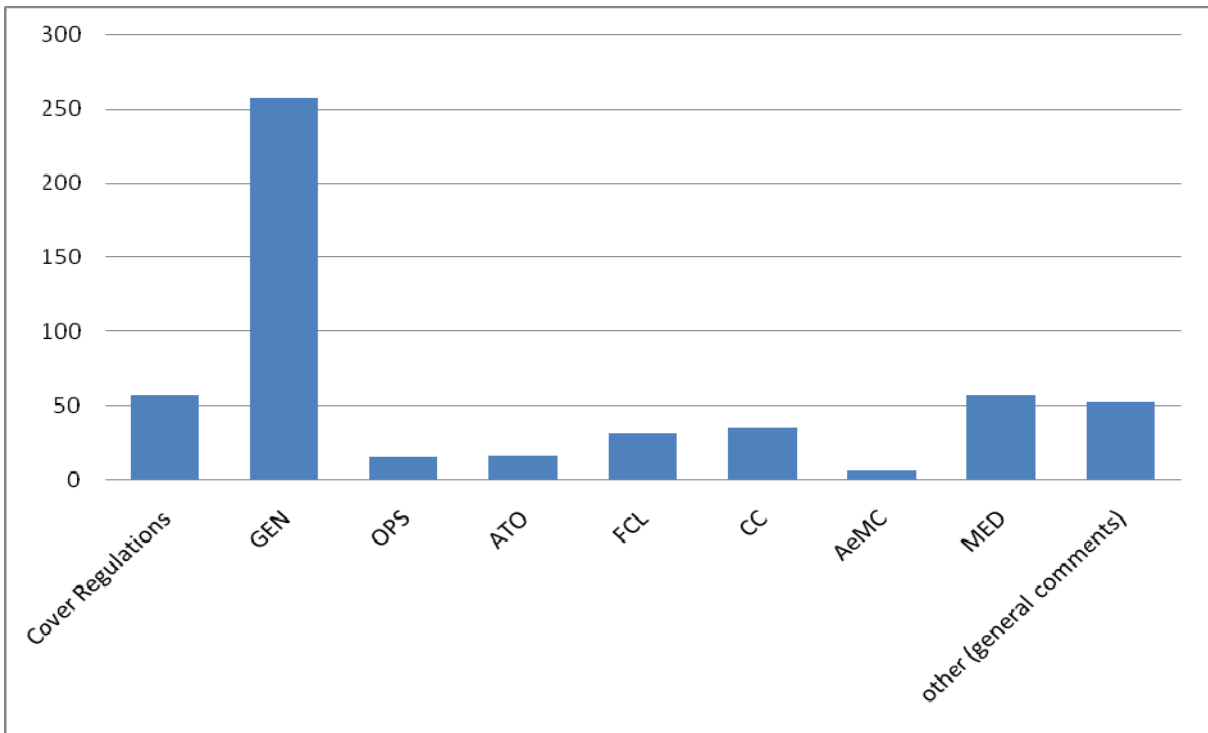
## VI. Memorando explicativo Parte-AR

### General

21. La Parte-AR, según lo propuesto en el presente Dictamen, se compone de siete subpartes, subdivididas a su vez en secciones que contienen tanto los requisitos generales como los específicos de un ámbito determinado, que deben dirigirse a la autoridad competente y son aplicables para cada tipo de certificado, aprobación o actividad:
- Parte-AR, subparte GEN, requisitos generales;
  - Parte-AR, subparte FCL, requisitos específicos relacionados con el otorgamiento de licencias de tripulación de vuelos;
  - Parte-AR, subparte CC, requisitos específicos ligados a la certificación y supervisión de la tripulación de cabina;
  - Parte-AR, subparte ATO, requisitos específicos relacionados con las organizaciones de entrenamiento aprobadas;
  - Parte-AR, subparte FSTD, requisitos específicos relacionados con la cualificación de FSTD ;
  - Parte-AR, subparte AeMC, requisitos específicos relacionados con los centros médicos aeronáuticos; y
  - Parte-AR, subparte MED, requisitos específicos relacionados con la certificación médica aeronáutica.
22. El texto propuesto en el presente Dictamen refleja los cambios realizados sobre las propuestas iniciales de la Agencia (publicadas en los NPA 2008-22b y 2009-02d) como resultado de una consulta pública, así como otros cambios realizados tras el análisis y evaluación de las reacciones recibidas al CRD.

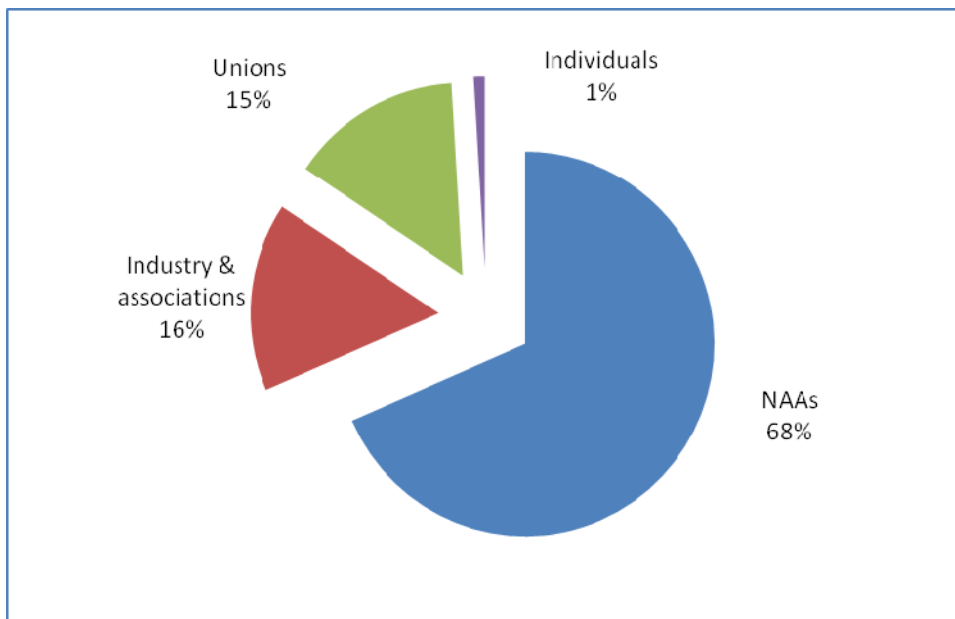
### Consulta

23. Para la Parte-AR y para la Parte-OR la Agencia recibió 1.020 reacciones emanadas de 70 comentaristas, en particular las autoridades aeronáuticas de Austria, Bélgica, Alemania, Francia, Finlandia, Italia, Irlanda, Los Países Bajos, Noruega, España, Suecia, Suiza, Reino Unido, así como organizaciones profesionales, organizaciones sin ánimo de lucro, empresas privadas y varios particulares. La Administración Federal de Aviación (FAA) de los EE.UU. también recibió los CRD y no formuló ningún comentario. De todas las reacciones recibidas, 530 guardan relación con la Parte-AR y 490 con la Parte-OR. La mayoría de los comentarios se refería a las subpartes GEN. Alrededor del 20% de las 1.020 reacciones se referían a los AMC y a los GM relativos a la Parte-AR y a la Parte-OR.
- El siguiente diagrama presenta el reparto de los comentarios relativos a la Parte-AR para las diferentes subpartes.



**Gráfico 1: Reacciones a la Parte-AR – distribución**

24. El gráfico siguiente indica la fuente de los comentarios. Si tenemos en cuenta que las reacciones emanadas de asociaciones que representan a las empresas del sector normalmente suelen enviarse por lo general en nombre de sus miembros individuales, podemos suponer que el porcentaje atribuido al sector empresarial en el siguiente gráfico constituye una subestimación. Que la mayoría de las reacciones emane de las autoridades aeronáuticas nacionales no constituye una sorpresa.



**Gráfico 2: Reacciones a la Parte-AR – origen**

## Ámbito y aplicabilidad

25. La Parte-AR, tal como se ha propuesto en el presente dictamen, es aplicable en el marco de la expedición de licencias a los miembros de la tripulación de vuelo, a la expedición de certificados a los miembros de la tripulación de cabina, así como su supervisión, a la aprobación y supervisión continua de los organismos de formación reconocidos y los centros médicos aeronáuticos, a la calificación de FSTD, a la supervisión de los titulares de un certificado de calificación de un FSTD y a la expedición de certificados médicos aeronáuticos. La subparte GEN de la Parte-AR define los requisitos comunes aplicables a las autoridades competentes, es decir, a todos los campos técnicos recogidos dentro del ámbito de aplicación.

La subparte GEN de la Parte-AR en los términos del presente dictamen está constituida por tres secciones:

- Sección I Generalidades,
- Sección II Gestión, y
- Sección III Supervisión, certificación y cumplimiento.

26. Estas secciones aplican los artículos pertinentes relevantes del Reglamento de base en lo que se refiere a las interacciones entre las organizaciones reconocidas y la autoridad competente, la cooperación y el intercambio de información entre las autoridades competentes y la Agencia, la aprobación de medios de cumplimiento alternativos a los dictados por las Agencia, la necesidad de reaccionar inmediatamente frente a un incidente relacionado con la seguridad, así como las condiciones para la expedición, mantenimiento, modificación, limitación, suspensión o revocación de los certificados y reconocimientos. La subparte GEN contiene además los requisitos en materia de organización y de sistema de gestión aplicables a las autoridades competentes, que afectan directamente a las capacidades de supervisión de las autoridades competentes.

Reglamento de base	Requisitos aplicables a las autoridades
Artículo 2, apartado 2, punto d) Objetivos Artículo 15 Red de información	Programa de seguridad (artículo 3 del reglamento)
Artículo 18 Medidas adoptadas por la Agencia Artículo 19 Dictámenes, especificaciones de certificación y documentos de orientación	Medios de conformidad (AR.GEN.120)
Artículo 7 Pilotos	Capacidades de supervisión (Reglamento marco, artículo 4) Supervisión (AR.GEN.300) Programa de supervisión (AR.GEN.305) Certificación inicial (AR.GEN.310 & 315) Cambios – organizaciones (AR.GEN.330) Constataciones (AR.GEN.350) Aplicación - personas (AR.GEN.355)
Artículo 7 Pilotos (ATO, AeMC, FSTD)	
Artículo 8 Operaciones aéreas	
Artículo 8, apdo. 4 Operaciones aéreas - Tripulación de cabina	
Artículo 10 Supervisión y cumplimiento	Supervisión (AR.GEN.300) Programa de supervisión (AR.GEN.305) Constataciones (AR.GEN.350) Aplicación - personas (AR.GEN.355)
Artículo 13 + Anexo V Entidades cualificadas	Asignación de tareas (AR.GEN.205)
Artículo 14, Artículo 18, apdo. d) Disposiciones de flexibilidad	Disposiciones de flexibilidad (Reglamento marco, artículo 5)

Reglamento de base	Requisitos aplicables a las autoridades
Artículo 15 Red de información	Información a la Agencia (AR.GEN.125) Programa de supervisión (AR.GEN.305) Sistema de gestión (AR.GEN.200)
Artículo 14 Disposiciones de flexibilidad Artículo 15 Red de información Artículo 22(1) Certificación de operaciones aéreas	Reacción inmediata a un problema de seguridad (AR.GEN.135)
Artículo 24 Monitorización de la aplicación de normas	Sistema de gestión (AR.GEN.200) Cambios aportados al sistema de gestión (AR.GEN.210)
Artículo 54 Inspección de los Estados miembros	Cambios aportados en el sistema de gestión (AR.GEN.210) Conservación de registros (AR.GEN.220)

**Tabla 1: Artículos del Reglamento de base implementados por la Parte-AR**

27. Conforme al enfoque sistémico integral, se procedió a una redacción preliminar de los requisitos de la subparte GEN con vistas a garantizar la coherencia y la compatibilidad, en la medida de lo posible, con las normas relevantes en lo que se refiere a los aeródromos, la gestión del tráfico aéreo/los servicios de navegación aérea, así como la aeronavegabilidad. Habida cuenta de su carácter general, las disposiciones de aplicación propuestas tienen en cuenta los elementos críticos (CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional definido por la OACI<sup>17</sup>, en particular en lo relativo a:

- CE-3: Sistema de aviación civil del Estado y funciones de supervisión de la seguridad
- CE-4: Cualificación y formación del personal técnico
- CE-5: Orientación técnica, herramientas y suministro de información crítica en términos de seguridad
- CE-6: Obligaciones en materia de expedición de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones
- CE-7: Obligaciones de vigilancia
- CE-8: Resolución de problemas de seguridad.

Las normas de la OACI sobre implementación de un Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) obligan al Estado a instaurar mecanismos destinados a garantizar el control eficaz de los elementos críticos<sup>18</sup>.

28. Las normas propuestas se basan además en las disposiciones pertinentes de EU-OPS, subparte C «Certificación y supervisión del operador»<sup>19</sup>, así como en las disposiciones presentes en los JIP de las JAA. Las disposiciones de aplicación y los AMC asociados en la subparte GEN de la Parte-AR son absolutamente coherentes con las normas pertinentes relativas a la supervisión de la seguridad incluidas en el anexo 6<sup>20</sup>, parte I, apéndice 5 y

<sup>17</sup> Consulte el documento de la OACI 9735 *Manual sobre auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional*, 2ª edición — 2006, apéndice C – mediante la evaluación de la implementación eficaz de los elementos críticos de un sistema de supervisión de seguridad, se determina la capacidad del Estado para la supervisión de seguridad como parte del Programa universal de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.

<sup>18</sup> Consulte el anexo 1, adjunto C de la OACI y el anexo 6, adjunto J de la OACI «marco regulador para el Programa Estatal de Seguridad Operacional» § 3.1.

<sup>19</sup> Las tablas de comparación de normas para EU-OPS y JAR-OPS 3 se proporcionaron con los CRD en la Parte-AR y la Parte-OR, cf. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

<sup>20</sup> El anexo 1 de la OACI no contiene dicho apéndice sobre la vigilancia de la seguridad operacional.



parte III, apéndice 1 de la OACI. La excepción reside en la norma 5.5 «remuneraciones y condiciones de servicio», para la que no es posible proponer ningún equivalente en la Parte-AR, ya que dichas condiciones no están sometidas a un nivel de reglamentación europeo.

Anexo 6, parte I - Apéndice 5 de la OACI Anexo 6, parte III - Apéndice 1 de la OACI	Normas EASA
1. Legislación aeronáutica de base	Reglamento (CE) n° 216/2008 OR.GEN.140
2. Reglamentos operativos específicos	Reglamento (CE) n° 216/2008; Requisitos esenciales, Reglamento (CE) n° 2042/2003 Parte-AR, subparte OPS
3. Estructura y funciones de vigilancia de la seguridad operacional de CAA	AR.GEN.200(a)(2) número suficiente de personal Reglamento marco, artículo 4
4. Orientación técnica	AR.GEN.200(a)(1) AR.GEN.300(f)
5. Personal técnico cualificado	AR.GEN.200(a)(2) GM1 y 2-AR.GEN.200(a)(2)
6. Obligaciones en materia de expedición de licencias y certificación	AR.GEN.200(a)(1) - AMC1-AR.GEN.305(b)-OPS AR.GEN.310 - AMC1-AR.GEN.310(a)-OPS
7. Obligaciones de supervisión continua	AR.GEN.200(a)(1); AR.GEN.300 AR.GEN.305; AMC1-AR.GEN.305(b)
8. Resolución de problemas de seguridad	AR.GEN.200(a)(1) y AR.GEN.350 AR.GEN.350

**Tabla 2: Correspondencia entre las normas de la OACI relevantes sobre la supervisión y la Parte-AR**

29. La subparte GEN de la Parte-AR, al proponer requisitos comunes y que pueden aplicarse a todos los tipos de certificados y aprobaciones, aplica las conclusiones del informe COrA de las JAA en términos de supervisión relativa al rendimiento, procesos de aprobación racionalizados que brindan uniformidad en el reconocimiento de organizaciones, cuando dicha coherencia es esencial para que las organizaciones apliquen sistemas eficaces de gestión (de la seguridad). El objetivo de la OACI al introducir la noción de SMS en todos los ámbitos de la aeronáutica necesariamente aboca a los mismos principios de base en términos de gestión y reconocimiento de la organización.
30. En conclusión, y dado que la Parte-AR se basa en documentos reglamentarios existentes y propone requisitos que están en perfecta armonía con las normas relevantes de la OACI en materia de sistemas de supervisión de la seguridad de los Estados, las tareas centrales que debe cumplir la autoridad, definidas en las disposiciones de aplicación propuestas en el presente Dictamen, no difieren fundamentalmente de las que realizan a día de hoy las autoridades competentes. Toda eventual tarea adicional encuentra su justificación bien directamente en el Reglamento de base (a saber, la aplicación de los artículos que forman parte de la primera ampliación, el logro del principal objetivo del Reglamento de base en términos de seguridad, de normalización y de armonización), o bien en las normas de la OACI relativas a la instauración de un SSP.

**Reglamento marco - elementos relevantes para la Parte-AR**

31. Los requisitos dirigidos a los Estados miembros y no a las autoridades competentes se incluyen en el Reglamento marco: el artículo 3 insta a los Estados miembros y a la Agencia a instaurar planes de seguridad aeronáutica con vistas a la mejora permanente de la seguridad. Subraya también la necesidad de que los Estados miembros coordinen sus planes de seguridad, ya que la seguridad aeronáutica debe gestionarse conjuntamente por los Estados miembros de la EASA. En particular, el actual reparto de competencias dentro de la Unión Europea impide que un plan de seguridad pueda ser aplicado de manera aislada por un Estado miembro. Ulteriormente se facilitarán documentos complementarios para enriquecer la aplicación común de los requisitos del programa de seguridad a nivel estatal (SSP) de la OACI en el marco europeo. Estos documentos se basarán en el trabajo coordinado por el Comité consultivo europeo sobre seguridad aérea (EASAC), en particular en lo que se refiere al manual EASP.
32. El artículo 4 del Reglamento marco enuncia los requisitos relativos a las capacidades de supervisión. Dichas disposiciones, a la vez que resultan plenamente coherentes con los elementos críticos pertinentes de la OACI por lo que se refiere a un sistema de supervisión de la seguridad, prevén además que los Estados miembros velen por que su personal de supervisión esté debidamente habilitado para llevar a cabo las tareas de certificación y de supervisión y no estén expuestos a ningún conflicto de intereses.
33. El artículo 5 del Reglamento marco define la información que habrá de proporcionarse en la notificación enviada por un Estado miembro cuando haga uso de las disposiciones de flexibilidad establecidas en el Reglamento de base, artículos 14.1, 14.4, 14.6 y por parte de la Agencia al otorgar una excepción de acuerdo con el artículo 18(d) del Reglamento de base<sup>21</sup> respectivamente. Sin crear una carga adicional, esto garantizará una aplicación uniforme de las disposiciones correspondientes y mejorará la eficacia del proceso de concesión de excepciones y derogaciones.
34. El artículo 9 del Reglamento marco impone a los Estados miembros la obligación de transferir hacia la Agencia registros relacionados con la supervisión de las ATO y las AeMC situadas fuera del territorio de los Estados miembros, ya que estos últimos no tendrán competencia sobre dichas organizaciones a partir del 8 de abril de 2012. Los detalles relativos a las transferencias de registros serán comunicados por la Agencia a las autoridades competentes afectadas.

El artículo 10 del Reglamento marco define la fecha de entrada en vigor y de aplicación: al determinar la necesidad de una aplicación transitoria o diferida de los requisitos aplicables a las autoridades, la Agencia ha tomado en cuenta que los requisitos propuestos y aplicables a las autoridades se basan, en su mayor parte, en material normativo existente y que no comportan ningún elemento fundamentalmente nuevo respecto a la organización de una autoridad competente en lo que se refiere a certificación y supervisión. También consideró que los Estados miembros, en tanto que Estados contratantes en virtud del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, ya han venido implementando sistemas de vigilancia de la seguridad operacional desde hace años. Lo que es más importante, tan pronto como las nuevas normas sean aplicables, es que los Estados miembros deberán encontrarse habilitados para tramitar cualquier nueva solicitud en base a los nuevos requisitos, lo que implica que su organización y sus sistemas de supervisión deben modernizarse con antelación. Cinco autoridades aeronáuticas europeas han comentado la propuesta presentada en el CRD de otorgar a los Estados miembros un plazo de 12 meses para poner al día sus procedimientos administrativos con el fin de cumplir con las nuevas normas y solicitaron que dicho periodo se ampliara a 24 meses. Tras una revisión interna, la Agencia finalmente eliminó esta disposición, ya que no concuerda con las medidas específicas propuestas y, lo que es más importante, puede entrar en conflicto con el Reglamento de la Comisión (CE) n° 736/2006 sobre los métodos de trabajo de la Agencia Europea de

---

<sup>21</sup> en su versión modificada por última vez por el Reglamento (CE) n° 1108/2009.

Seguridad Aérea a la hora de realizar inspecciones de normalización.<sup>22</sup> Sin embargo, podría ofrecerse tiempo adicional para los ajustes y actualizaciones necesarios en los procedimientos de supervisión detallados y sistemas relacionados, tales como aplicaciones de software, como resultado de cambios en las referencias de la norma tras la decisión de revertir a una estructura de norma vertical. Para solucionar este aspecto se incluyó en el artículo 10.2 una medida específica de 6 meses.

Las medidas transitorias y las exenciones aplicables a las organizaciones se explican en los apartados 81 a 86 de la presente nota explicativa.

### Parte-AR subparte GEN Sección I - General

35. La sección I complementa los requisitos aplicables a los Estados miembros definidos a nivel del Reglamento marco con requisitos generales aplicables a las autoridades competentes. Su objetivo principal es facilitar la cooperación y el intercambio de información entre las autoridades y la Agencia, así como entre las propias autoridades. Estas disposiciones emanan de los requisitos de nivel superior establecidos en el Reglamento de base (en particular en los artículos 5, apartado 5; 7, apartado 6; 8 apartado 5; 10; 15; 22, apartado 1 y 24. La sección I también comporta obligaciones relacionadas con la documentación de la supervisión, que se complementan por referencia al elemento crítico de la OACI CE-5: «Orientación técnica, medios y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional», las disposiciones relevantes sobre las capacidades de supervisión incluidas en el Reglamento.
36. La sección I insta además a las autoridades competentes a proporcionar a la Agencia información específica relativa a la seguridad (AR.GEN.125(b)). Aunque la Directiva 2003/42/CE<sup>23</sup> insta el concepto de notificación obligatoria de sucesos en caso de incidentes graves, las medidas de aplicación relacionadas<sup>24</sup> no parecían proporcionar requisitos explícitos respecto a la necesidad de transmitir a la Agencia, en formato adaptado, toda la información disponible relacionada con la seguridad. La Agencia normalmente debería ser informada de problemas relacionados con el diseño, los datos de adecuación operativa (OSD) y la seguridad operativa, conforme a su descripción en el EASP, o en ámbitos que la Agencia hubiera seleccionado específicamente por su interés en materia de seguridad. Los documentos AMC se incluirán en el AR.GEN.125(b) como resultado del trabajo actualmente en curso en el marco del sistema interno de notificación de incidencias de la Agencia (IORS). A su vez, esta medida constituirá una herramienta esencial para la Agencia con vistas a la elaboración de la memoria anual en materia seguridad instada por el legislador<sup>25</sup>.
37. La sección I incluye los requisitos destinados al tratamiento de medios de cumplimiento alternativos a los medios de cumplimiento aceptables instaurados por la Agencia. El término Medios de cumplimiento aceptables (AMC), conforme a los artículos 18 y 19 del Reglamento de base, se utiliza principalmente para calificar documentos técnicos/de procedimiento que deberán utilizar los Estados miembros y las empresas al implantar el Reglamento de base y sus disposiciones de aplicación. A este respecto, un AMC representa un medio de cumplir con la norma. Puesto que los documentos de esta naturaleza expedidos por la Agencia no tienen carácter legislativo, no pueden generar obligaciones para las personas sometidas al reglamento y éstas últimas podrán optar por otros medios a la hora de conformarse a los requisitos. Ahora bien, la intención del legislador era que estos documentos proporcionasen una seguridad jurídica a los solicitantes y contribuyesen a una aplicación uniforme, razón por la que les ha conferido

---

<sup>22</sup> DO L 240, 07/09/2002, p. 1.

<sup>23</sup> Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003 relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil, (DO L 167, 4/7/2003, p. 23).

<sup>24</sup> Artículo 2 del Reglamento de la Comisión (CE) n° 1321/2007 de 12 de noviembre de 2007 por el que se establecen disposiciones de aplicación para la integración en un depósito central de la información sobre sucesos de la aviación civil intercambiada de conformidad con la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del texto del Consejo pertinente a efectos de EEE (DO L 294, 13/11/2007, p. 3).

<sup>25</sup> Artículo 15 (4) del Reglamento de base.

una presunción de conformidad con la norma. Los AMC comprometen a las autoridades competentes a que los particulares sujetos al Reglamento y que se conformen a él sean reconocidos como personas en conformidad con la norma. No obstante, se permite cierta flexibilidad ya que las partes asociadas pueden proponer un medio de cumplimiento alternativo a su autoridad competente y, siempre que puedan demostrar y garantizar un nivel de seguridad equivalente, estos medios de cumplimiento alternativos pueden ser aprobados y aplicados.

38. La propuesta formulada en el CRD tenía por objeto asegurar un tratamiento uniforme de dichas alternativas por parte de las autoridades competentes y proporcionar una transparencia total, no existente en el sistema actual. El fundamento jurídico en el que se asientan los mecanismos de utilización de medios de cumplimiento alternativos y las obligaciones para las autoridades competentes se encuentra principalmente recogido en los artículos 5, apartado 5, 7, apartado 6 y 8 apartado 5 del Reglamento de base, en los que se establece que se adoptarán disposiciones de aplicación sobre cómo expedir, mantener y modificar certificados y aprobaciones. Dado que los medios de cumplimiento alternativos son principalmente medios utilizados por los solicitantes para establecer la conformidad con las disposiciones de aplicación, la Agencia consideró necesario instaurar un procedimiento para abordar estos medios de cumplimiento alternativos aplicable tanto a solicitantes como a autoridades. Por lo que se refiere al papel y a las obligaciones de la Agencia, su fundamento jurídico se encuentra en las competencias que tiene atribuidas en materia de control de la aplicación de las normas por parte de las autoridades competentes y para normalizar su ejecución (véase el Reglamento de base, artículos 10 y 24).
39. Con fines de normalización y de armonización, la autoridad competente tiene la obligación de notificar cualquier medio de cumplimiento alternativo que hubiera aprobado o utilizado, así como poner a disposición de todas las organizaciones y de todas las personas bajo su supervisión los medios de cumplimiento alternativos que la propia autoridad competente utilice para cumplir con las normas aplicables. Esta medida presenta una nueva tarea para las autoridades competentes, que no obstante puede llevarse a la práctica sobre la base de los mecanismos y procedimientos existentes; la carga adicional, pues, debería ser limitada.

De los comentarios del NPA y de las reacciones al CRD se desprende claramente que una mayoría de las partes implicadas es favorable a un control sistemático previo por parte de la Agencia de todos los demás medios de cumplimiento alternativos antes de su aprobación y/o una implementación por parte de la autoridad competente. El argumento principal reside en el mantenimiento de unas reglas de juego equitativas y en la supresión de toda incertidumbre atribuible al hecho de que los medios de cumplimiento alternativos aprobados por la autoridad competente sin intervención de la Agencia puedan resultar derogados posteriormente, por ejemplo en el momento de una inspección de normalización. El Reglamento de base no prevé ninguna medida relativa a una aprobación previa por parte de la Agencia ya que la aplicación de las normas queda a discreción de los Estados miembros. Consecuentemente, el sistema jurídico en vigor no puede dar solución a estos problemas. Sin embargo, para tener en cuenta las inquietudes de las partes implicadas, se prevé un elemento atenuador en virtud del cual se explicita el requisito para la autoridad competente de instaurar un sistema que evalúe y controle, de forma coherente, todos los medios de cumplimiento alternativos. En este contexto resulta importante observar que el uso de los medios de cumplimiento aprobados por una autoridad competente se limita a las organizaciones supervisadas por dicha autoridad. Esto significa que otras organizaciones que deseen utilizar idénticos medios de cumplimiento alternativos deberán presentarlos de nuevo a la autoridad competente.

40. Finalmente, en respuesta a las reacciones al CRD, la Agencia simplificó las definiciones suprimiendo el término «medios adicionales de cumplimiento» y ampliando la definición de «medios de cumplimiento alternativos» hasta abarcar las medidas que proporcionan una alternativa a los AMC existentes y los nuevos medios para establecer el

cumplimiento con el Reglamento de base y sus disposiciones de aplicación cuando ningún AMC asociado haya sido adoptado por la Agencia.

### Parte-AR subparte GEN Sección II - Gestión

41. Las normas de la sección II instan a las autoridades competentes a establecer y mantener un sistema de gestión para cumplir con sus obligaciones y ejercer sus responsabilidades, como se indica en la Parte-AR. Los principales elementos constitutivos de dicho sistema de gestión han inspirado los requisitos relativos a un sistema de gestión aplicable a las organizaciones:
- políticas y procedimientos documentados;
  - personal suficiente y debidamente cualificado, en particular la obligación de planificar la disponibilidad del personal;
  - nombramiento del personal de gestión para las diferentes áreas de actividad;
  - adecuación de las instalaciones y materiales;
  - una función de control de la conformidad del sistema de gestión, en particular la designación de una persona o colectivo responsables de la función de control de la conformidad;
  - la necesidad de velar por que las tareas de certificación y de supervisión efectuadas en nombre de la autoridad competente satisfagan los requisitos aplicables;
  - un sistema para identificar aquellos cambios que incidan en el sistema de gestión y para llevar a cabo acciones que garanticen su eficacia; y
  - un sistema de archivado de registros para garantizar la trazabilidad de las actividades llevadas a cabo.
42. Estos requisitos del sistema de gestión se complementan con un requisito específico para establecer procedimientos orientados al intercambio eficaz de información y asistir a otras autoridades, lo que se precisa en más profundidad en los requisitos del artículo 15, apartado 1 del Reglamento de base. El conjunto de requisitos comunes aplicables a los sistemas de gestión de las autoridades competentes propuesto en la sección II guarda relación directa con los elementos críticos definidos por la OACI en materia de supervisión, CE-4 «Cualificación e instrucción del personal técnico» y CE-5 «Orientaciones técnicas, herramientas y suministro de información crítica en materia de seguridad». Estos requisitos respaldan la aplicación del SSP y deben contribuir a crear un sistema de supervisión eficaz con el fin de facilitar y animar a las organizaciones sometidas a la reglamentación a implantar sistemas de gestión conformes con la Parte-OR.
43. Con vistas a apoyar el proceso de normalización y facilitar el tránsito de dicho proceso hacia una monitorización continua<sup>26</sup>, la sección II también requiere que las autoridades competentes proporcionen a la Agencia la documentación relevante sobre sus sistemas de gestión y sobre las modificaciones introducidas en los mismos.
44. En lo que se refiere al uso de entidades cualificadas (AR.GEN.205), algunos Estados miembros han cuestionado la inclusión de disposiciones específicas en la Parte-AR, aduciendo que el artículo 13 y el anexo V del Reglamento de base ya trataban suficientemente este asunto. Por el contrario, la Agencia considera que el Reglamento de base no informa sobre cómo deben garantizarse las obligaciones específicas, y por ello mantiene las disposiciones, en una versión modificada: la norma establece ahora que la

---

<sup>26</sup> El Enfoque de supervisión continua (CMA) implicará el establecimiento de un sistema para monitorizar continuamente los Estados miembros de acuerdo con un enfoque armonizado y consistente. La supervisión de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados miembros se basará en los siguientes cuatro pasos clave: (1) recopilar y validar datos de seguridad, (2) analizar y medir el nivel de capacidad de vigilancia de la seguridad, (3) identificar deficiencias y evaluar los riesgos relacionados, (4) desarrollar e implementar estrategias para minimizar el riesgo.

autoridad competente puede atribuir tareas de certificación y supervisión a personas físicas o jurídicas y se centra en los criterios que deben respetarse. Tales normas específicas tienen por objeto garantizar que toda tarea de certificación o supervisión efectuada en nombre de la autoridad competente cumple los requisitos similares, de forma análoga a lo que se requiere de las organizaciones cuando subcontratan actividades que entran dentro del campo de aplicación para el que están reconocidas. Esta nueva disposición de aplicación tiene por objetivo principal garantizar un nivel elevado de seguridad en las actividades de certificación y supervisión de la autoridad competente, así como una aplicación uniforme de las disposiciones relevantes del Reglamento de base.

45. Aunque las disposiciones de la sección II emanan de requisitos existentes, como los incluidos en las secciones B del Reglamento (CE) n° 2042/2003 en el campo de la organización de la autoridad competente, la calificación y la formación, procedimientos, instalaciones, archivo de registros y otras, también prevén ciertas nuevas tareas que deberán llevar a cabo las autoridades competentes:
- a. la transmisión a la Agencia de los procedimientos y correcciones a los mismos, la notificación a la Agencia de las modificaciones aportadas al sistema de gestión (AR.GEN.200(d) y AR.GEN.210(c));
  - b. la definición e implantación de procedimientos de participación en un intercambio mutuo de información, así como de asistencia a otras autoridades competentes AR.GEN.200(c); y
  - c. la implantación de un sistema de control de conformidad (AR.GEN.200 (a)(4);(5)), que comporta la implantación de un sistema para valorar inicial y continuamente las personas físicas o jurídicas que realizan las tareas de certificación y supervisión en nombre de la autoridad competente (AR.GEN.205).

Aunque al considerar las tareas a. y b. es posible asumir que las autoridades pueden confiar en los recursos y canales de comunicación existentes, se admite que la implantación de la tarea c. puede requerir de recursos adicionales. Las responsabilidades de los Estados miembros de proporcionar las capacidades y recursos de supervisión necesarios para que las autoridades competentes lleven a cabo sus tareas de acuerdo con los requisitos aplicables se definen claramente en el artículo 4, punto 4) del Reglamento marco. Esta formará la base legal para garantizar que puedan financiarse todas las tareas adicionales. En este contexto, conviene señalar que un sistema de gestión eficaz, en particular una supervisión eficaz de la conformidad, puede constituir un valioso factor que contribuirá a garantizar la viabilidad en los procesos de certificación y supervisión.

46. Además, las disposiciones en la sección II presentan actualmente las siguientes obligaciones:
- a. la autoridad competente mantiene una lista de todos los certificados de organizaciones, certificados de calificación de FSTD, así como de licencias, habilitaciones, autorizaciones o certificaciones personales expedidos (AR.GEN.220(b));
  - b. las autoridades competentes archivan la evaluación de otros medios de cumplimiento alternativos propuestos por las organizaciones sujetas a certificación y la valoración de los medios de cumplimiento alternativos usados por la propia autoridad competente; y
  - c. implementar un sistema para planificar la disponibilidad del personal (AR.GEN.200(a)(2)).

Aunque las normas actuales no incluyen dichos requisitos explícitos, puede asumirse que las autoridades competentes utilizan sistemas necesarios para cumplir con estos nuevos requisitos como parte de su administración de certificados y aprobaciones y su gestión del personal.

**Parte-AR, subparte GEN, sección III – Gestión - supervisión, certificación y cumplimiento**

47. La presente sección, dentro de la subparte GEN de la Parte-AR, proporciona a las autoridades competentes los elementos necesarios para interactuar con las organizaciones y personas sometidas a la reglamentación. En ella se describen los principios de supervisión generales, se abordan los elementos del programa de supervisión y se detallan las acciones específicas, los papeles y responsabilidades de las autoridades competentes en los procesos de certificación, a la vez que la supervisión continua y el cumplimiento. Se basa en procedimientos establecidos en los reglamentos existentes. Las normas sobre supervisión tienen en cuenta los requisitos de nivel superior incluidos en el Reglamento de base para garantizar que la supervisión no se limite a las organizaciones y personas certificadas por la autoridad competente.

Las disposiciones relevantes se derivan de los JIP de las JAA, así como de las JAR-OPS y JAR-FCL, y de los requisitos contemplados en la sección B de los Reglamentos (CE) nº 1702/2003 y 2042/2003. Los artículos del Reglamento de base relevante son para OPS: 8(5); para FCL: 7(6); para la supervisión cooperativa: artículos 10, 11 y 15. En respuesta a los comentarios de las partes implicadas, se incluirán con los AMC y GM instrucciones más específicas acerca de la certificación inicial y la supervisión, en las que se tratarán más específicamente los procedimientos, cualificaciones y número disponible de personal, validez de las licencias y de las cualificaciones para instructores de vuelo, etc.

48. La propuesta realizada en el NPA incluía elementos derivados de las recomendaciones COra relativas a la expedición de un certificado de organización único a aquellas organizaciones titulares de aprobaciones reconocidas por varias Partes. El análisis de los comentarios al NPA indica claramente que esta noción de «certificado único» no cuenta con apoyos: las inquietudes de las empresas tienen que ver con el hecho de que la OACI no requiere una aprobación de organización «marco» además de la AOC, por lo que el certificado único crearía una especificidad europea sin reconocimiento internacional. Según ciertas autoridades competentes, las condiciones de expedición del certificado único y el vínculo entre un certificado de organización independiente y los certificados específicos de área (AOC, ATO, AeMC) no estaban claramente delimitados. Alegaron además que el certificado de organización único incrementaría notablemente la carga de trabajo de las autoridades, no justificada desde el punto de vista de la seguridad. Los objetivos principales del concepto de certificado único de organización pueden alcanzarse sin necesidad de imponer la expedición de un certificado único, la Agencia acordó no mantener dicho concepto. De hecho, por lo que se refiere a la eficacia de la supervisión, es mucho más lógico racionalizar el programa de supervisión aplicable a las organizaciones titulares de aprobaciones reconocidas por varias Partes que expedir un certificado de organización independiente. A las organizaciones certificadas por acuerdo de más de una Parte podrán reconocérseles auditorías particulares, según lo descrito en los AMC para AR.GEN.305.

49. El NPA comportaba igualmente una propuesta de cooperación en tareas de supervisión<sup>27</sup> orientadas a sentar las bases para garantizar una mayor eficacia en la supervisión de aquellas actividades que no están limitadas geográficamente al Estado miembro en el que se ha expedido la certificación. El objetivo principal de las disposiciones en materia de cooperación en tareas de supervisión es elevar a una dimensión europea las tareas de supervisión, al fomentar un uso óptimo de las capacidades de supervisión a escala local, velando simultáneamente por que todas las personas, organizaciones o aeronaves estén sometidas a una supervisión periódica. Esta medida daría aplicación a varias recomendaciones específicas de la Conferencia de Directores Generales de aviación civil sobre una estrategia mundial para la supervisión de la seguridad celebrada en las oficinas de la OACI en 1997 durante la cual se subrayó la necesidad de coordinar y

---

<sup>27</sup> El término «supervisión colectiva» usado en la Nota explicativa al NPA 2008-22 se sustituye ahora por el término «supervisión cooperativa», que refleja mejor la intención de las disposiciones relevantes.

armonizar los principios y procedimientos para evaluar la supervisar la seguridad a nivel global, así como el reconocimiento de las ventajas inherentes a la adopción de un enfoque regional. La propuesta de la Agencia fue objeto de un amplio debate. La mayoría de los comentarios emanaron de autoridades competentes, que expresaron cierto temor a una posible disolución de las competencias en materia de supervisión, así como recelo en relación con los aspectos prácticos de la cooperación entre autoridades, toda vez que los diferentes sistemas jurídicos o las barreras idiomáticas podrían constituir potenciales obstáculos. Las inquietudes señaladas por las empresas del sector apuntaban principalmente a la carga adicional y a la posible duplicación de las actividades de supervisión en el caso de organizaciones que operaran en varios Estados miembros.

50. Conforme a las recomendaciones formuladas por el grupo de revisión AR/OR y al término de una reunión específica con los representantes del Grupo Consultivo de las Autoridades Nacionales (AGNA), se afinaron más las disposiciones relevantes de AR.GEN. sección III, de manera que diesen cabida a las principales inquietudes evocadas por las partes implicadas. Para determinar el alcance de la supervisión aplicada a las actividades efectuadas en el territorio del Estado miembro por personas u organizaciones no certificadas por la autoridad competente se hará uso de un planteamiento basado en el riesgo y que prestará especial atención a las prioridades en materia de seguridad señaladas en el plan de seguridad estatal al que se hace referencia en el artículo 3 del Reglamento marco. No variará la responsabilidad principal, atribuida a la autoridad competente que hubiera expedido el certificado. Completan la propuesta disposiciones orientadas a una cooperación voluntaria bajo la forma de acuerdos establecidos entre autoridades, de manera que la autoridad en cuyo territorio se desarrolla la actividad pueda llevar a cabo una parte de la supervisión, lo que a su vez dotará a dichas actividades de una mayor notoriedad. Esta medida debería animar a las autoridades competentes a hacer un uso óptimo de los recursos con que cuente la autoridad a escala local. En consecuencia, se han modificado las disposiciones de aplicación relacionadas con las constataciones y el cumplimiento (AR.GEN.350 y AR.GEN.355). AR.GEN.350 también ha sido modificado en aras a garantizar una mayor coherencia con AR.CC en lo que se refiere a la falsificación y el fraude. Se ha añadido un nuevo subpárrafo AR.GEN.300(f) para incluir la disposición definida previamente en AR.GEN.425(a), siendo esta última transferida al Reglamento sobre operaciones aéreas.
51. Aunque haya modificado su propuesta relativa a la cooperación en materia de supervisión con el fin de dar respuesta a las principales inquietudes expresados por los Estados miembros, la Agencia insiste en la importancia de ampliar la supervisión a todas las actividades efectuadas dentro del territorio de un Estado miembro y potenciar la cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros, con el fin de hacer frente a los desafíos del mercado común: incremento del número de pilotos y operadores, pero también de examinadores de vuelo y de examinadores médicos aeronáuticos que podrán ejercer sus privilegios en un Estado de la UE diferente del Estado inicialmente responsable de la supervisión. Por ello, la Agencia propone revisar tanto la implantación de las disposiciones relativas a la cooperación en materia de supervisión como el adecuado funcionamiento del sistema de supervisión en el futuro, no solo para detectar precozmente posibles lagunas en materia de supervisión, sino también para determinar la necesidad de elaborar disposiciones más específicas, con el fin de promover la creación de capacidades de supervisión a nivel europeo, tanto en términos de seguridad como de uso eficiente de los recursos.
52. El NPA incluía otra propuesta importante: la evolución hacia un tipo de supervisión basada en los riesgos y en los rendimientos, emanada también de la iniciativa COra. A raíz de una evaluación de los comentarios del NPA, el intervalo de 24 meses concedido a la tarea de supervisión, inicialmente definido a nivel de la disposición de aplicación, fue desplazado hacia los AMC del AR.GEN.305 para el CRD, con vistas a proporcionar una cierta flexibilidad. Esta modificación a nivel del AMC suscitó reacciones de las partes asociadas que expresaron la profunda inquietud que les producía la aplicación en la presente fase de un sistema basado puramente en los riesgos: según ellas, tal sistema no debería adoptarse en tanto los sistemas de gestión de la seguridad de las



organizaciones sometidas a la reglamentación no hubieran alcanzado una madurez suficiente y en tanto no se dispusiera de una imagen más clara de los desempeños de las autoridades competentes en materia de seguridad, mediante la recopilación y el análisis de los datos relevantes. Algunas partes asociadas comentaron además que algunos Estados podrían hacer uso de la flexibilidad concedida para justificar reducciones adicionales de los recursos de las autoridades competentes. Para responder a estas inquietudes, la Agencia acordó restablecer el intervalo de 24 meses a nivel de la disposición de aplicación y en la actualidad propone un cierto número de criterios para prolongar o acortar este intervalo estándar para la supervisión. Estas disposiciones se aplican a organizaciones certificadas por la autoridad competente y a los titulares de un certificado de calificación FSTD.

53. AR.GEN.300 y AR.GEN.305 incluyen requisitos generales para la supervisión de personas a través de inspecciones. Algunas asociaciones y organizaciones sin ánimo de lucro han reaccionado a estas disposiciones, cuestionando la necesidad de efectuar inspecciones imprevistas y alegando que esta disposición engendraría costes adicionales que serían trasladados a los titulares de las licencias. Se incluirá un AMC para aclarar que la supervisión de los titulares de una licencia, de un certificado, de una cualificación o de una autorización normalmente debe formar parte habitual de la supervisión de aquellas organizaciones en las que dichas personas ejerzan sus privilegios. Además, la autoridad competente deberá verificar la conformidad con los requisitos aplicables cuando valide o renueve cualificaciones. Además, para ejercer correctamente sus responsabilidades de supervisión, la autoridad competente deberá efectuar un cierto número de verificaciones imprevistas. Los AMC reflejarán las disposiciones del documento 9379 de la OACI «Manual relativo a la implantación y gestión de un régimen estatal de licencias para el personal aeronáutico».
54. Se revisaron las modificaciones de las disposiciones relativas a la «aprobación indirecta» de determinados tipos de organizaciones propuestos en el NPA. Esta cuestión se trata ahora en AR.GEN.330 “Cambios – organizaciones” y los cambios se clasifican en función de que necesiten o no una aprobación previa por parte de la autoridad competente. Además, están previstas disposiciones para aquellas organizaciones que deseen implementar cambios sin aprobación previa de la autoridad competente: la organización deberá disponer de un procedimiento que defina el alcance de tales cambios y describa el modo en que serán administrados, a continuación deberá someter dicho procedimiento a la autoridad competente para su aprobación (cf. AR.GEN.310(c)). Las disposiciones modificadas responden plenamente a la intención subyacente de la «aprobación indirecta» o de cambios «aceptables para la autoridad».
55. Las disposiciones de aplicación propuestas relativas a las constataciones y a las actuaciones de aplicación han sido modificadas con el fin de incluir una descripción de las constataciones anteriormente recogida en la Parte-OR y conformarla a las modificaciones operadas en AR.GEN.300 y AR.GEN.305 por lo que se refiere a la cooperación en tareas de supervisión. Además, se han suprimido todas las referencias en materia sancionadora, ya que se encuentran sujetas a las normas nacionales aplicables en virtud del artículo 68 del Reglamento de base. Finalmente, se ha redefinido el periodo para la aplicación de las acciones correctoras con vistas a adecuarlo a los requisitos existentes en las normas de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
56. Considerando que una gran parte de las disposiciones de aplicación propuestas en la sección III de AR.GEN se basan en requisitos existentes, y habida cuenta de las obligaciones de los Estados miembros, en virtud de los requisitos de la OACI para aplicar sistemas de supervisión eficaces como parte de su Programa Estatal de Seguridad Operacional, las tareas que son genuinamente nuevas o que no forman parte de aquellas derivadas de las obligaciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago se limitan a las obligaciones de:
  - a. informar a las personas y organizaciones que están sujetas a un acuerdo de supervisión entre las autoridades competentes (AR.GEN.300(e));

- b. aprobar el procedimiento de la organización en relación con los cambios que no requieren aprobación previa (AR.GEN.310(c));
- c. informar a la autoridad competente que haya expedido el certificado en caso de no conformidad con los requisitos aplicables detectada en el seno de una organización certificada por la autoridad competente de otro Estado miembro o por la Agencia, así como proporcionar una indicación del nivel de constatación (AR.GEN.350(e)); y
- d. informar a la autoridad competente que haya expedido la licencia, el certificado, la cualificación o la autorización en caso de detectarse cualquier incumplimiento de los requisitos aplicables a una persona certificada por la autoridad competente de otro Estado miembro (AR.GEN.355(e)).

Cabe suponer que las autoridades pueden apoyarse en los recursos, procedimientos de supervisión y de certificación existentes, así como en los canales de comunicación existentes para llevar a cabo estas tareas adicionales.

**Parte-AR, subparte FCL**

57. La subparte AR.FCL define los requisitos específicos aplicables a las autoridades en materia de concesión de licencias al personal de tripulación de vuelo. Se compone de 3 secciones:

- Sección I Generalidades
- Sección II Licencias, habilitaciones y autorizaciones
- Sección III Exámenes de conocimientos teóricos.

La *sección I* de la presente subparte establece los requisitos generales y prevé disposiciones relativas a los expedientes relacionados con la concesión de licencias que deberá conservar la autoridad competente.

La *sección II* establece las disposiciones adicionales para las licencias, habilitaciones y autorizaciones. Contiene requisitos aplicables a los procedimientos de expedición, prórroga y renovación de licencias, así como el control de los examinadores, información específica de los mismos, periodo de validez de las licencias, procedimiento de reexpedición de una licencia y disposiciones para la limitación, suspensión o revocación de una licencia, habilitación o certificado.

La *sección III* contiene provisiones para los procedimientos de exámenes de conocimientos teóricos.

58. AR.FCL se basa principalmente en los requisitos existentes para autoridades relacionadas con organismos de formación y otorgamiento de licencias de tripulación de vuelo, contenidas en JAR-FCL. Basándose en los comentarios recibidos y las discusiones posteriores con los Estados miembros, el cambio más importante fue el realizado al sistema para el control de los examinadores.

59. Solo se han aportado algunos cambios significativos a la presente subparte. El requisito relativo a los procedimientos de expedición y prórroga de una licencia (AR.FCL.200) ha sido modificado con el fin de abordar la validación de una licencia por parte de los examinadores. La modificación del texto refleja mejor los cambios que ya se han tenido en cuenta en la Parte-FCL y permitirá a las autoridades competentes habilitar específicamente a ciertos examinadores para realizar esta tarea.

La mayor parte de los comentarios y las reacciones recibidas se refería a AR.FCL.205 (en la sección II) relativo al control de los examinadores. En el CRD, la Agencia introducía la noción de lista de examinadores que habrían de establecer las autoridades para apoyarlas en su tarea de supervisión. Habida cuenta de las reacciones recabadas y de los debates mantenidos con los Estados miembros, la Agencia incorporó una obligación que deberán respetar las autoridades consistente en incluir igualmente a examinadores certificados por otro Estado miembro, pero que ejerzan sus privilegios en su territorio. Además, la Agencia ha añadido una disposición (ya establecida en JAR-FCL) que insta a las autoridades a elaborar procedimientos para la designación de examinadores encargados de evaluar ciertas pruebas de habilidad.

60. Debe subrayarse que la tarea consistente en establecer y publicar una lista de examinadores, así como la necesidad de organizar sesiones informativas a la atención de los examinadores certificados en otros Estados miembros, y la labor administrativa que requerirán dichas tareas, implicarán una carga de trabajo adicional para las autoridades competentes.

La disposición relativa a los criterios de seguridad que deberán proporcionarse a los examinadores y que deberán respetarse en el momento de efectuar los exámenes prácticos para evaluar la destreza y habilidad ha sido modificada con el fin de clarificar que será extensiva a los examinadores certificados en otro Estado miembro. En una futura tarea de reglamentación volverá a abordarse esta cuestión, y ciertos elementos

que figuran entre dichos criterios de seguridad pasarán a insertarse en el manual del examinador.

61. La principal cuestión suscitada en relación con los requisitos de la sección III fue la referida a la necesidad de un banco centralizado de preguntas común para toda Europa, así como de una tabla de distribución de las preguntas con información sobre la duración de los exámenes por materias específicas. Se han introducido ligeras modificaciones en AR.FCL.300 con el fin de corregir ciertos errores editoriales y aclarar los puntos relativos al banco centralizado de preguntas común para toda Europa.
62. Basándose en las reacciones recibidas, el formato normalizado de licencia, el formulario 141 de EASA, incluido ahora en el apéndice I de la Parte-AR, también ha sido revisado y se han introducido varias modificaciones durante la fase de consulta, por comparación con el formato de licencia incluido en JAR-FCL. Entre los principales cambios cabe citar:
  - la uniformización del formato en relación con otras licencias europeas;
  - la incorporación de una validación del nivel de competencia lingüístico y la fecha de validez;
  - más espacio para la validación de prórroga de las competencias lingüísticas;
  - una zona reservada para las observaciones específicas sobre la licencia LAPL (no conforme a la OACI);
  - inserción de una columna suplementaria para la fecha de la prueba de habilitación de vuelo por instrumentos; y
  - una fila adicional IVa para la fecha de nacimiento (con el fin de ajustarse al artículo 5.1.1.2 de la OACI)

En una fase ulterior se emprenderá una futura tarea de reglamentación con el fin de elaborar una lista normalizada de abreviaturas (por ejemplo, cualificaciones, categorías de aeronave) y sus posibles combinaciones. Esta lista debería servir como referente de las informaciones que se hayan inscrito en la licencia y como guía para las autoridades competentes y los examinadores sobre cómo expedir/prorrogar/renovar habilitaciones en la licencia.

**Parte-AR, subparte CC**

63. Esta subparte complementa los requisitos de la subparte GEN en lo que se refiere a los certificados de miembros de tripulación de cabina y sus titulares. En ella se amplían algunos requisitos orientados a cubrir la singularidad del certificado de miembro de tripulación de cabina, tal como se prevé en el artículo 8, apartado 4 y el artículo 8, apartado 5, párrafo e) del Reglamento de base. Contiene:

- Sección I Certificados de miembro de tripulación de cabina
- Sección II Organizaciones que dispensan la formación necesaria para miembros de tripulación de cabina o que expiden certificados de miembro de tripulación de cabina.

64. La *sección I* se centra en los aspectos directamente relacionados con el propio certificado de tripulación de cabina, en particular las dos opciones que se presentan a los Estados miembros para su expedición, bien el formato normalizado de EASA y las situaciones en las que la autoridad competente podría considerar la adopción de medidas en función de las personas al cumplir sus funciones de aplicación de la normativa.

La *sección II* aborda el caso específico de organismos que pueden estar reconocidos por la autoridad competente, bajo ciertas condiciones generales, para dispensar formación a miembros de la tripulación de cabina y/o para expedir certificados de miembro de tripulación de cabina. Debe señalarse que, contrariamente a los que dispensan formación para la tripulación de vuelo, el Reglamento de base no prevé, en el caso de la Agencia, un fundamento jurídico claro que especifique los criterios aplicables a los organismos que dispensen formación para miembros de la tripulación de cabina. Este es el motivo por el que los requisitos nacionales adecuados seguirán siendo válidos hasta que sea posible elaborar dichos criterios a nivel de la UE.

65. El certificado de miembro de tripulación de cabina difiere de la certificación de formación en seguridad actualmente instada por EU-OPS. Como en el caso EU-OPS, cualquier miembro de la tripulación de cabina que participe en operaciones de transporte aéreo comercial deberá detentarla. Sin embargo, al contrario que la certificación EU-OPS, debe mantenerse y bajo ciertas condiciones podrá ser modificada, limitada, suspendida o revocada. Los requisitos aplicables a los titulares han sido especificados en una Parte-CC independiente.

66. El anexo 1 y el anexo 6 de la OACI no obligan a los miembros de la tripulación de cabina a ser titulares de un certificado, certificación o licencia. Sin embargo, varios Estados miembros de la OACI han elaborado un sistema de esta naturaleza. Por ejemplo, un cierto número de Estados miembros de la UE han implantado requisitos en materia de licencias o certificados nacionales aplicables a los miembros de la tripulación de cabina que complementan los requisitos mínimos de EU-OPS; la FAA expide un certificado de competencia a los asistentes de vuelo de EE.UU. que intervienen en operaciones de transporte comercial aeronáutico, la Autoridad de aviación civil de Sudáfrica (SACAA) requiere y expide licencias de tripulación de cabina.

67. Las principales cuestiones planteadas en las reacciones recibidas al CRD y las respuestas relacionadas de la Agencia, son las siguientes:

- *El requisito de expedir un certificado de tripulación de cabina en el nuevo formato de EASA:* el periodo transitorio de 18 meses inicialmente propuesto se prolonga hasta los 60 meses, conforme a la regulación de las licencias de piloto en JAR expedidas por un Estado miembro antes del 8 de abril de 2012 (cf. Dictamen «Disposiciones de aplicación para la cualificación de miembros de tripulación de cabina que intervienen en operaciones comerciales» – Reglamento marco, artículo 9b).
- *Aprobación de organizaciones encargados de expedir certificados de miembros de tripulación de cabina en nombre de la autoridad competente:* la tarea de expedir

certificados de tripulación de cabina, si así lo decide un Estado miembro, puede correr a cargo de una organización previa aprobación que reconozca el privilegio de expedir dichas certificaciones.

- *El requisito de completar la formación por tipo de aeronave específico antes de que pueda expedirse el certificado de miembro de tripulación de cabina: este requisito ha sido eliminado. No obstante, una cualificación válida por tipo de aeronave subsiste en la Parte-CC como condición para la utilización del certificado por parte del titular.*
- *La ausencia de criterios o normas comunes a nivel de la UE para el reconocimiento de organismos de formación para los miembros de la tripulación de cabina, y para la cualificación de instructores, examinadores y dispositivos de entrenamiento: a reserva de común conocimiento y acuerdo establecido por el legislador sobre una base jurídica, la Agencia propone abordar estas cuestiones en una futura tarea de reglamentación.*

### **Parte-AR, subparte ATO**

68. La subparte AR.ATO define los requisitos específicos aplicables a la autoridad en relación con organismos de formación reconocidos que concedan licencias a los miembros de tripulación de vuelo. Incluye una sección:

- Sección I Generalidades

La subparte AR.ATO establece requisitos que complementan los requisitos generales, como los relacionados con el programa de supervisión para las ATO y el sistema de archivo de datos relativos a las ATO. AR.ATO se basa principalmente en los actuales requisitos aplicables a las autoridades en relación con organismos encargadas de la formación y expedición de licencias para miembros de tripulación de vuelo, contenidas en JAR-FCL. En respuesta a las reacciones de varias partes asociadas, la Agencia querría subrayar que en virtud de las normas propuestas, las ATO, aun siendo operadores conforme a lo dispuesto en el artículo 3, apartado h), del reglamento de base, no se entienden titulares de un AOC.

69. Solo se han aportado algunos cambios significativos. En AR.ATO.105, la principal cuestión planteada por las partes asociadas durante la fase de consulta se refería al uso de aeronaves de entrenamiento biplazas que podría no permitir la simulación de vuelos de entrenamiento. Este punto se tomó en consideración y el texto se modificó para clarificar la cuestión.

Las disposiciones de AR.ATO.120 sobre archivo de registros se modificaron para clarificar la terminología empleada para la utilización de FSTD. Debe mencionarse que en el caso de los FSTD la Agencia decidió iniciar una nueva tarea de reglamentación con el objetivo de adecuar todas las disposiciones de aplicación, los CS y los AMC a la tercera edición del documento 9625 de la OACI.

En el CRD la Agencia informó a las partes asociadas de que, puesto que no se mantendría el certificado de reconocimiento de organización normalizada de la EASA, se elaboraría un certificado de reconocimiento ATO independiente. Dicho certificado se basaría en el Formulario 153 «*FTO/TRTO Approval Certificate*» de las JAA y el formulario 147 de EASA, Certificado de reconocimiento y calendario para el reconocimiento en anexo, al que se hace referencia ahora como «reconocimiento del curso de formación».

En respuesta a los comentarios relativos al calendario de reconocimiento del curso de formación, el reconocimiento concedido a un ATO para utilizar FSTD (anteriormente «aprobación del usuario») ha sido incorporado al formulario de reconocimiento del curso adjunto al certificado ATO. Este reconocimiento del curso obliga a que se incluyan en una lista el curso de formación y los FSTD correspondientes.

**Parte-AR, subparte FSTD**

70. La subparte AR.FSTD define los requisitos de específicos de la autoridad y relativos a la calificación de los FSTD. Se compone de una sección:

- Sección I Generalidades

AR.FSTD describe las tareas principales de la autoridad competente responsable de calificar y supervisar la operación de los FSTD. Describe el proceso de evaluación que lleva a la expedición de un certificado de cualificación FSTD, incluido el procedimiento de evaluación inicial y de reevaluación, la composición del equipo evaluador, la evaluación del sistema de control de la conformidad del operador del FSTD y la expedición de un certificado de calificación. Esta sección cubre también los procedimientos que deberán seguirse en caso de que se aporten cambios al FSTD calificado, o si la norma requerida para la calificación no puede ser mantenida por el operador.

AR.FSTD se basa en los apartados A y H de JAR-FSTD y los JIP de JAR-STD (incluidos en la documentación administrativa y de orientación de las JAA, sección seis: Dispositivos de *entrenamiento de vuelo sintéticos* (STD), Parte Dos: Procedimientos). No existen diferencias sustantivas ni se contemplan nuevas tareas para las autoridades competentes en comparación con los anteriores reglamentos.

Se ha añadido una tabla al «certificado de calificación de un dispositivo de vuelo simulado para entrenamiento» que enumera el listado de informaciones relativas a formaciones, pruebas y exámenes a fin de que el titular del certificado de calificación pueda ofrecer a todo usuario del dispositivo informaciones reconocidas por la autoridad competente en materia de calificación.

**Parte-AR, subpartes AeMC y MED**

71. AR.MED y AR.AeMC definen los requisitos específicos relacionados con la certificación médica aeronáutica, que complementan los requisitos generales en la Parte-AR, subparte GEN. AR.AeMC y AR.MED, junto con OR.AeMC, proporcionan un sistema reglamentario para la certificación de AeMC y de los examinadores médicos aeronáuticos (AME), el procedimiento de notificación a la atención de facultativos de medicina general (GMP) y el certificado médico de los pilotos.

AR.AeMC se compone de una única sección - «Generalidades».

AR.MED consta de tres secciones:

- Sección I Generalidades
- Sección II Examinadores médicos aeronáuticos
- Sección III Certificación médica

La subparte AR.AeMC se completa con el formato normalizado para el calendario de aprobación para centros médicos aeronáuticos. AR.MED introduce además el certificado AeMC y el certificado médico normalizado de EASA para pilotos, respectivamente.

72. No se plantearon cuestiones relevantes en relación con los AeMC. El principal motivo de preocupación en la subparte MED residía en el apartado AR.MED.150 «conservación de registros»: las autoridades competentes de la mayor parte de los Estados miembros conservarán el historial médico de todos los pilotos a los que dicha autoridad haya expedido una licencia (la autoridad responsable de la expedición de licencias). La Directiva Europea sobre protección de datos se aplica de modo muy diferente en los Estados miembros y en consecuencia, los diferentes países europeos administran de manera diferente los historiales médicos. Por ello, se han desestimado las reacciones en las que se solicitaba que tuvieran acceso a los historiales médicos, sin suprimir la identificación del piloto, los institutos de investigación, el personal directivo de la autoridad competente, los organismos de investigación (accidentes, seguros, cuerpos de seguridad del estado) y que se tuviera acceso «en cualquier otra circunstancia cuando fuera necesario según las leyes nacionales»: no se han incorporado a las disposiciones de aplicación, pero se incluirán en un AMC. Esto otorga flexibilidad suficiente a los Estados miembros para que apliquen las leyes particulares sobre protección de datos. Sin embargo, se ha modificado el párrafo y se han incluido las reacciones relativas al acceso a los documentos médicos para una revisión médica destinada a la expedición de un certificado médico (por parte del consejo de evaluación médica, los médicos especialistas que participen en la evaluación). Estos registros son necesarios para tomar una decisión sobre la aptitud física, lo cual supone la razón fundamental para que las autoridades competentes conserven los archivos médicos.

73. Las reacciones de un Estado miembro en relación con varios apartados (AR.MED 120, 125, 150, 315 y 325) se refería en particular a la implicación de la autoridad competente/el médico evaluador en el procedimiento de certificación médica de un piloto individual, así como en el hecho de que, tras un reconocimiento y evaluación médica aeronáutica, los AME tuvieran que enviar los informes de reconocimiento médico completos a la autoridad que hubiera expedido al piloto la titularidad de su licencia (autoridad encargada de la expedición de licencias). La justificación de estas reacciones radica en que, según este Estado miembro, ningún archivo médico deberá ser transmitido a la autoridad competente y la aptitud no debería ser evaluada por un asesor médico de la autoridad competente que hubiera expedido al piloto la titularidad de su licencia (autoridad responsable de la expedición de licencias), sino únicamente mediante un AME o AeMC. No se realizaron cambios al texto ya que esa cuestión ha sido solventada en la Parte-MED y las normas son necesarias para los otros Estados miembros.



74. El apéndice VI de la Parte-AR contiene el modelo de certificado médico para pilotos y la descripción del mismo. El elemento 13 de la descripción y el campo X en el formato del certificado fueron corregidos debido a que el certificado médico no podía ser firmado por el GMP o el asesor médico en todos los Estados miembros. El campo de la página 4 del certificado que contiene la información relativa a las fechas de las pruebas «más recientes» y «posteriores» (ECG, audiograma y oftalmología) a la atención de las AME fue suprimido a solicitud de un Estado miembro y el espacio se utilizó para indicar el punto MED.A.020. La inclusión de «MED.A.020 Reducción en la aptitud física» en el certificado médico fue solicitada por varios Estados miembros. La Agencia considera que un certificado médico tiene que probar que el piloto se sometió al correspondiente reconocimiento y evaluación médica aeronáutica y que fue evaluado como apto para volar, pero no sirve para informar al piloto sobre sus obligaciones en caso de pérdida de la aptitud física. Sin embargo, la reacción fue aceptada ya que no constituye un problema de seguridad y varios Estados miembros la consideran importante.
75. Las reacciones que solicitaban desplazar elementos de AR.MED a AR.GEN y de OR.AeMC a OR.GEN no fueron aceptadas debido a la reordenación vertical de la estructura normativa. Bajo la nueva estructura, será necesario de hecho desplazar o copiar apartados de AR.GEN hacia AR.MED.

## VII. Memorando explicativo Parte-OR

### General

76. La Parte-OR, según lo propuesto con el presente Dictamen, se compone de cuatro subpartes, divididas a su vez en secciones que contienen los requisitos, tanto generales como específicos de área, para los diferentes tipos de organizaciones:

- Parte-OR, subparte GEN, requisitos generales, complementada por:
  - Parte-OR, subparte ATO, requisitos específicos relacionados con las organizaciones de entrenamiento reconocidas;
  - Parte-OR, subparte FSTD, requisitos específicos para organizaciones que operan FSTD y para la calificación de los FSTD; y
  - Parte-OR, subparte AeMC, requisitos específicos relacionados con los centros médicos aeronáuticos.

La subparte OR.FSTD, que no fue incluida en el CRD, incorpora las disposiciones de aplicación previamente incorporadas como sección III de la subparte ATO. Esta modificación de la estructura obedece al hecho de que no todos los operadores de un FSTD son organismos de formación debidamente reconocidos.

La Parte-OR, subparte GEN, según lo propuesto con el presente Dictamen, incluye dos secciones:

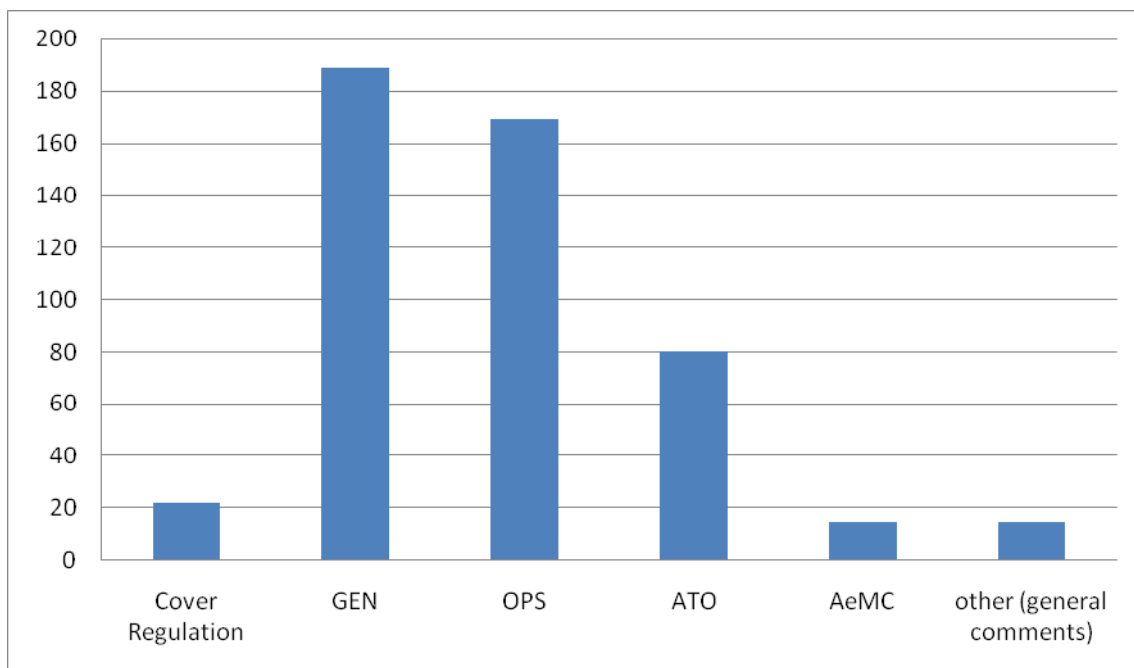
- Sección I Generalidades
- Sección II Sistema de gestión.

La subparte GEN de la Parte-OR define los requisitos comúnmente aplicables a todas las organizaciones en el ámbito de la tripulación y operaciones de vuelo. Estas se fundamentan en las recomendaciones principales de COrA y en las normas de la OACI relacionadas con el SMS. Esta subparte complementa los requisitos aplicables a las autoridades en relación con las condiciones de expedición, mantenimiento, corrección, limitación, suspensión y revocación de los certificados y reconocimiento aprobado.

77. El texto propuesto en el presente Dictamen refleja los cambios realizados sobre la propuesta inicial de la Agencia (según lo publicado en el NPA 2008-22c), así como los cambios posteriores al análisis y evaluación de las reacciones recibidas al CRD. El NPA 2009-02c contenía los requisitos de organización específicos de las operaciones (Parte-OR, subparte OPS). Estas se incluirán en el primer Dictamen que se publicara sobre operaciones aéreas.

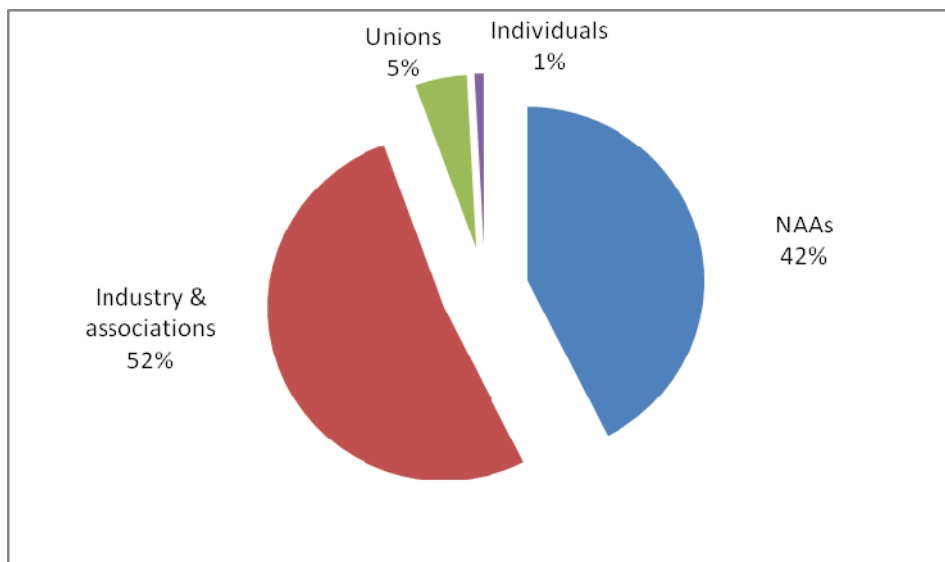
### Consulta

78. El apartado 23 de esta nota explicativa contiene información general acerca de las reacciones suscitadas por los CRD a la Parte-AR y Parte-OR. La siguiente tabla muestra la distribución de las 490 reacciones recibidas a la Parte-OR (CRD 2008-22c y 2009-02c), de las cuales, un tercio se realizaron acerca de los AMC y GM y dos tercios acerca de las disposiciones de aplicación.



**Gráfico 3: Reacciones a la Parte-OR – distribución**

79. A continuación se proporciona una indicación de la fuente de las reacciones. Si tenemos en cuenta que las reacciones emanadas de las asociaciones de representantes del sector normalmente se envían a título de sus miembros individuales, cabe colegir que el porcentaje global de las asociaciones del sector aparece subrepresentado en el siguiente gráfico.



**Gráfico 4: Reacciones a la Parte-OR – origen**

Las cuestiones principales planteadas en las reacciones recibidas al CRD se abordan en los siguientes párrafos.

## Ámbito y aplicabilidad

80. La Parte-OR, según lo propuesto en el presente Dictamen, es aplicable a la aprobación y supervisión continua de ATO y AeMC, a la calificación de FSTD y al cumplimiento permanente de los requisitos aplicables por parte de las organizaciones certificadas y los titulares del certificado de cualificación FSTD. La subparte GEN de la Parte-OR define los requisitos de organización generales aplicables a todas las organizaciones certificadas y los titulares del certificado FSTD<sup>28</sup> en el ámbito de la concesión de licencias de tripulación de vuelo y operaciones. Complementan las disposiciones de la Parte-AR acerca de la expedición, mantenimiento, corrección, limitación, suspensión y revocación de los certificados y aprobaciones. La Parte-OR también define los requisitos del sistema de gestión común que abarca el control de la conformidad y la gestión de la seguridad.

## Reglamento marco - elementos relevantes para la Parte-OR

81. El Reglamento marco incluye una propuesta de disposiciones transitorias y exenciones, para tomar específicamente en consideración las nuevas disposiciones relativas a los sistemas de gestión de las organizaciones reguladas, según lo establecido en OR.GEN.200. Esas disposiciones aplican los principios de gestión de la seguridad por los que aboga la OACI, lo que les confiere un estatuto de nuevos requisitos, aunque los requisitos actualmente aplicables en los Estados miembros de la EASA ya implementan algunas de dichas disposiciones. En concreto, los sistemas de gestión de calidad (QMS) y de garantía de calidad (QA) llevan implementados varios años en los operadores sujetos a EU-OPS y los organismos de formación aprobados de conformidad con las disposiciones JAR-FCL. Por ejemplo, en virtud de EU-OPS 1.037, los operadores de transporte comercial aeronáutico (CAT), en aplicación de EU-OPS 1.037, ya ejercen varias de las actividades necesarias para la gestión de la seguridad.

82. Teniendo esto en cuenta, la Agencia considera que las organizaciones que cumplen con EU-OPS, JAR-OPS 3, JAR-FCL o JAR-STD deben beneficiarse de la validez continuada de sus certificados de organización tras la fecha de entrada en vigor del nuevo Reglamento («derechos adquiridos»), ya que estas organizaciones deberían estar en condiciones de implantar el resto de los requisitos del sistema de gestión sin que ello constituya una carga adicional importante. Téngase en cuenta que la conformidad con dichos elementos aún obligará a determinar las responsabilidades, funciones y procedimientos correspondientes tan pronto como las nuevas normas entren en vigor. Sin embargo, la demostración de que todos los procesos implicados son efectivos solo podrá realizarse al cabo de un cierto tiempo, cuando puedan recopilarse datos suficientes como para llevar a cabo una gestión eficaz de los riesgos para la seguridad.

83. En el NPA 2008-22, se presentó un plan de aplicación del SMS. Se suprimió en la versión final de la norma propuesta ya que constituía una disposición temporal. Sugería que el SMS podría implementarse a lo largo de un periodo de 2 años. Esta propuesta no fue comentada durante el proceso de consulta. La Agencia asume por tanto que esto se consideró un marco temporal apropiado y propone que se conceda un periodo de 2 años para cerrar las posibles constataciones de nivel 2 derivadas de las diferencias con las nuevas disposiciones. Habida cuenta de las dudas expresadas por algunos Estados miembros, la Agencia suprimió la propuesta recogida en el artículo 7 del Reglamento relativa a la Parte-OR publicada con el CRD, que abogaba por un plan de aplicación del sistema de gestión sobre el que la organización y la autoridad competente habrían de ponerse de acuerdo. Cabe suponer que la promoción de la implementación del SMS por los Estados miembros se enmarca en la aplicación de sus programas nacionales de seguridad.

84. Debe garantizarse el cumplimiento de la normativa una vez entre en vigor. Sin embargo, debe concederse el tiempo suficiente para la aplicación de un sistema de control de

---

<sup>28</sup> Los titulares de un certificado de calificación de un FSTD deben implementar un sistema de gestión de conformidad con la Parte-OR con el objetivo de mantener la validez de sus certificados de calificación del FSTD.

conformidad y documentación de los procedimientos aplicables, y que incluye la designación del personal necesario. Por ello, las organizaciones que no pueden beneficiarse del uso de un QMS anterior, en particular si van a estar sometidas a una obligación de certificación por primera vez, deberán disponer de tiempo suficiente para aplicar los requisitos del nuevo sistema de gestión. Por ello, la Agencia propone que los Estados miembros puedan optar por diferir la aplicabilidad en el caso de organizaciones no cubiertas por las JAR anteriormente aplicables. Así, la aplicación de la norma por organismos de formación que actualmente no están sujetos a una obligación de certificación de conformidad con JAR-FCL («centro registrado») podría retrasarse hasta un máximo de 3 años.

85. Finalmente, la Agencia propone un periodo de exención de 6 meses para las ATO y las AeMC conformes a JAR, a fin de examinar los efectos de la decisión de modificar la estructura normativa. Este cambio en la estructura normativa inducirá cambios en las referencias normativas individuales, así como ciertas adaptaciones a los contenidos normativos derivados de la distribución de la Parte-AR y Parte-OR en cada reglamento técnico.
86. Las medidas transitorias propuestas en el artículo 10 se resumen en la siguiente tabla:

Artículo	Materia	Descripción
10(2)(a)	Organizaciones de entrenamiento aprobadas y centros médicos aeronáuticos conformes a JAR	Los Estados miembros pueden decidir no aplicar las disposiciones de la Parte-AR y Parte-OR hasta una fecha no posterior al <b>08 de octubre de 2013</b>
10(2)(b)	organismos de formación que ofrecen entrenamiento solo para la licencia de piloto de aeronave ligera, licencia de piloto privado, licencia de piloto de globo aerostático o licencia de piloto de planeador	Los Estados miembros pueden decidir no aplicar las disposiciones de la Parte-AR y Parte-OR hasta una fecha no posterior al <b>08 de abril de 2015</b>
10(2)(c)	organismos de formación que proporcionan entrenamiento para habilitación de ensayo en vuelo de conformidad con FCL.820	Los Estados miembros pueden decidir no aplicar las disposiciones de la Parte-AR y Parte-OR hasta una fecha no posterior al <b>08 de abril de 2015</b> (para coincidir con Parte-FCL)
10(2)(d)	Titulares de certificado FSTD, que no sean una organización de entrenamiento aprobada	Los Estados miembros pueden decidir no aplicar las disposiciones de OR.GEN.200 (a)(3) en una fecha no posterior al <b>08 de abril de 2015</b>

**Tabla 3: Visión general de las medidas específicas propuestas**

### Definiciones relevantes para la Parte-OR

87. La definición de «oficina principal» para la determinación de la autoridad competente ahora se ajusta a la definición incluida en el Reglamento (CE) nº 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida)<sup>29</sup>, que también es la adoptada por el Reglamento (CE) nº 2042/2003

<sup>29</sup> Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) *DO L 293, 31.10.2008, p. 3-20*.

modificado por del Reglamento (CE) nº 127/2010<sup>30</sup>. Esto responde al hecho de que los transportistas aeronáuticos licenciados deben ser reconocidos conforme a la «Parte-M», subparte G del anexo I al Reglamento (CE) nº 2042/2003 como parte de su AOC. La definición presupone que las funciones financieras principales y el control de operaciones de una organización se ubican en el mismo Estado miembro. Aunque se reconozca la ventaja de adoptar definiciones comunes para diferentes Reglamentos, la Agencia opina que la definición adoptada a partir del Reglamento (CE) nº 1008/2008 creará problemas de implementación. Por ello recomienda una revisión de esta definición para todos los Reglamentos de EASA afectados, incluido los reglamentos de aeronavegabilidad. Esta revisión deberá tener en cuenta dónde se encuentra ubicada la gestión técnica de la organización con respecto a la actividad reconocida en virtud del Reglamento de base y sus disposiciones de aplicación como criterio principal para determinar la oficina principal de una organización, a efectos de determinar la autoridad competente.

#### **Parte-OR subparte GEN Sección I – General**

88. Las disposiciones de aplicación de la sección I contienen los requisitos generales para las organizaciones tanto en materia de operaciones como de expedición de licencias de tripulación de vuelo, en particular en lo que se refiere a la certificación inicial y la supervisión. Estas constituyen la contrapartida de los requisitos aplicables a las autoridades recogidos en la Parte-AR, subparte GEN, secciones I y III. Se basan en los requisitos de nivel superior que emanan del Reglamento de base. Conforme a las modificaciones realizadas en AR.GEN, se han añadido dos nuevos párrafos normativo para introducir requisitos aplicables a las organizaciones en lo que se refiere a las actuaciones que deberán emprenderse con el fin de reaccionar de inmediato a un problema de seguridad (OR.GEN.155), así como en lo relativo a la notificación de sucesos (OR.GEN.160). El nuevo apartado OR.GEN.155 introduce el requisito de que las organizaciones deberán cumplir con las Directivas sobre aeronavegabilidad y seguridad formuladas por la Agencia, esta última derivada de la tarea de reglamentación 21.039 «Datos de idoneidad operativa».

---

<sup>30</sup> Reglamento de la Comisión (UE) nº 127/2010 de 5 de febrero de 2010 por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (Texto pertinente a efectos del EEE); DO L 40, 13.2.2010, p. 4–50.

Parte-OR ref.	Título	AR correspondiente
OR.GEN.105	Autoridad competente	n/a
OR.GEN.115	Solicitud de un certificado de organización	AR.GEN.310(a)
OR.GEN.120	Medios de cumplimiento	AR.GEN.120
OR.GEN.125	Mandato y privilegios de una organización	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.130	Cambios en las organizaciones	AR.GEN.330
OR.GEN.135	Validez permanente	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.140	Acceso	Reglamento marco Artículo 4(5)
OR.GEN.150	Constataciones	AR.GEN.350
OR.GEN.155	Reacción inmediata a un problema de seguridad	AR.GEN.135
OR.GEN.160	Notificación de sucesos	AR.GEN.135

**Tabla 4: Correspondencia entre AR.GEN y OR.GEN**

89. OR.GEN.115 define el procedimiento aplicable para un certificado de organización. Considerando los comentarios formulados al NPA por las partes asociadas, la propuesta de un certificado de organización único realizada con el NPA 2008-22c no se mantuvo, y por ello, no se propone con la Parte-OR ningún formulario de solicitud. Respecto a este último punto, los Estados miembros expresaron inquietudes por las posibles repercusiones que podría llevar aparejado el hecho de imponer un modelo normalizado de solicitud a diferentes sistemas administrativos ya establecidos bajo las normas actualmente aplicables. Respecto al concepto de «certificado único», la Agencia considera que es posible alcanzar sus objetivos principales sin imponer la expedición de un certificado de organización único: el certificado, que consiste simplemente en «probar» del proceso de certificación, puede presentarse bajo la forma de un único o de varios documentos. El principal aspecto que debe tomarse en cuenta es que las autoridades competentes deben estar capacitadas para llevar a cabo la supervisión, con la mayor eficacia posible, de las organizaciones titulares de varios reconocimientos<sup>31</sup>. A este respecto, resultan esenciales los requisitos que apuntan a un sistema común de gestión aplicable a todo tipo de organizaciones.
90. OR.GEN.120 define el procedimiento aplicable a la aprobación de medios de cumplimiento alternativos, que cubre a organizaciones titulares de un certificado en virtud de la Parte-OR, incluidas organizaciones reconocidas y titulares de certificados de cualificación FSTD. Se expresaron ciertas inquietudes durante el proceso de consulta respecto a los medios de cumplimiento alternativos utilizados por organizaciones no sometidos sino a una obligación de declaración. La Agencia advierte que no existe ninguna base jurídica en el Reglamento de base para imponer a dichas organizaciones el mismo procedimiento que deben seguir las organizaciones certificadas para la aprobación de los medios de cumplimiento alternativos. La aprobación de medios de cumplimiento alternativos no puede existir sino ligada a un certificado o un reconocimiento, en cuyo caso, se entenderá que los medios de cumplimiento de este tipo forman parte de la base para otorgar la aprobación. Sin embargo, para organizaciones sujetas a una obligación de declaración, el procedimiento de aprobación se aplica a los medios de cumplimiento

<sup>31</sup> Los criterios para «acreditar» los elementos de auditoría para la supervisión de organizaciones titulares de más de una aprobación se incluirán con los AMC para AR.GEN.305.

alternativos de un AMC directamente ligado a cualquier reconocimiento específico del que tales organizaciones pudieran ser titulares en virtud de la Parte-SPA. Por lo que se refiere a la posibilidad de utilizar medios de cumplimiento alternativos por organizaciones profesionales o que entidades actuasen en representación de partes asociadas no titulares de un certificado de organización en virtud del Reglamento de base y sus disposiciones de aplicación, dichas organizaciones no tienen ninguna necesidad de solicitar una aprobación de tales medios alternativos, siempre que no estén sujetos a ninguna obligación de conformidad en virtud del Reglamento de base y sus disposiciones de aplicación.

En respuesta a las reacciones de las partes asociadas del sector, la Agencia emprenderá una tarea de reglamentación adicional con el fin de brindar una metodología en la que se definirá el método para demostrar, en el momento de solicitar la aprobación de un medio de cumplimiento alternativo, que el objetivo de seguridad perseguido por la disposición de aplicación se ha cumplido.

91. En OR.GEN.130 «Cambios aportados a organizaciones sujetas a certificación» el tipo de cambios que requiere una aprobación previa, cuando tiene una incidencia sobre el sistema de gestión de la organización, se especifica más en detalle, a fin de reducir la carga sobre las organizaciones y las autoridades: en términos del sistema de gestión, los cambios que requieren aprobación previa se definen ahora con más precisión como aquellos que inciden en los niveles de dirección y responsabilidad y/o en la política de seguridad. La propuesta de la Agencia para OR.GEN.130, así como las disposiciones AR correspondientes, aunque no difieren en lo sustancial de los conceptos de «aprobación indirecta» o «cambios aceptables para la autoridad competente», proporciona cierta flexibilidad: tras la certificación inicial, una organización puede acordar con su autoridad competente el ámbito de los cambios que no requieran aprobación previa, dentro de los límites establecidos por OR.GEN.130. A medida que la organización «madura», el ámbito de dichos cambios puede ampliarse, siempre que permanezcan dentro de los límites establecidos a nivel de la disposición de aplicación.
92. Las autoridades competentes de varios Estados miembros formularon comentarios acerca del concepto de validez ilimitada de los certificados, y expresaron inquietudes por una posible falta de control eficaz de los certificados sin fecha de expiración. La Agencia advierte que la validez ilimitada de los certificados cuenta hoy con una amplia aceptación en el ámbito de la aeronavegabilidad. El mantenimiento de la validez de los certificados de organización está permanentemente supervisada por la autoridad competente. La propuesta de la Agencia apoya un proceso de supervisión permanente por medio de auditorías, revisiones e inspecciones de acuerdo con una frecuencia determinada y sobre la base de los resultados de supervisiones anteriores y teniendo en cuenta elementos de riesgo. Si los certificados presentasen una validez limitada, cabría la posibilidad de que las autoridades competentes tendiesen a diferir las auditorías e inspecciones hasta que el certificado se acercase a su expiración. La Parte-AR proporciona los elementos necesarios para que las autoridades competentes intervengan respecto a un certificado en cualquier momento que sea necesario, en caso de constataciones que presenten un grave riesgo para la seguridad. Además, los Estados miembros podrán emprender actuaciones sancionadoras para garantizar el cumplimiento, como establecen sus normativas nacionales en virtud del artículo 68 del Reglamento de base.
93. Se incluye una nueva disposición de aplicación OR.GEN.160 «Notificaciones de incidencias» para definir los requisitos de notificación, en particular la notificación a la organización responsable del diseño de la aeronave, para todas las organizaciones sujetas a la Parte-OR. El texto se basa en los requisitos vigentes en las normas de aeronavegabilidad. Los incidentes que deben notificarse son los que pongan realmente en peligro la operación segura de la aeronave, por contraposición con los riesgos de seguridad aeronáuticos que deben gestionarse en el marco del plan interno de notificación de incidentes, cubiertos por OR.GEN.200(a)(3). Para tener en cuenta las reacciones al CRD, se han revisado los requisitos: los informes iniciales, a remitir en las 72 horas posteriores a la identificación del suceso por parte de la organización, no



necesitan incluir detalles de las acciones que la organización tiene previsto tomar para impedir la reaparición, ya que la determinación de dichas acciones puede llevar más tiempo.

**Parte-OR subparte GEN Sección II – Sistema de gestión**

94. La Agencia propone consagrar una sección específica a los requisitos de organización generales a los relacionados con los sistemas de gestión de las organizaciones. Estos requisitos proceden principalmente de los ya existentes en las normas aplicables, como las JAR. Tratan la necesidad de disponer de personal cualificado y en particular de personas concretas encargadas de garantizar que la organización cumple con los requisitos aplicables. Los requisitos existentes abordan también la necesidad de contar con instalaciones apropiadas para llevar a cabo las tareas necesarias y la necesidad de conservar registros de todas las actividades llevadas a cabo de conformidad con las normas aplicables.
95. Esta sección específica es también el lugar ideal para aplicar las normas de la OACI relativas a los sistemas de gestión de la seguridad (SMS)<sup>32</sup>. La Agencia considera que estas normas no deberían aplicarse a través de un requisito suplementario aplicado a los sistemas de gestión que vendría a yuxtaponerse a las normas existentes, ya estén ligadas a los aspectos financieros, la calidad o a cualquier otro aspecto bajo la responsabilidad de un cargo directivo de una organización. Imponer un sistema de gestión de la seguridad aislado de los demás componentes podría entenderse como una simple exigencia normativa suplementaria, con el riesgo de que las organizaciones intentarían complacer a su autoridad competente correspondiente demostrando que habrían incorporado a su organización todos los elementos normativos requeridos. Una medida de este tipo no cooperaría a la aplicación de normas basadas en el rendimiento, como es el caso de las normas por las que aboga la OACI, para facilitar la aplicación de los principios del SMS.
96. Por el contrario, la Agencia propone establecer un listado de los elementos que las organizaciones deben tratar. Así, los requisitos propuestos se basan en la noción de que la seguridad, al igual que el respeto de las normas, debe estar en el centro de las preocupaciones del personal y convertirse en un elemento central de todas las actividades de la organización. Por consiguiente, los requisitos se presentarán de manera que la organización pueda aplicarlos de la manera que considere oportuna, tomando como referencia su propio modelo de negocio. Los requisitos permitirían la implantación de un sistema de integrado de gestión en el que la seguridad sería un parámetro que habría de tomarse en cuenta con cada decisión, y no consistiría en una yuxtaposición de sistemas de gestión. La gestión integrada permite al personal directivo identificar y tomar en cuenta todos los elementos importantes que podrían incidir sobre la organización, como la dirección estratégica de su empresa, la legislación y las normativas relevantes, las políticas internas y la cultura empresarial, los riesgos y los peligros, los requisitos en términos de recursos y las necesidades de aquellos a los que pudiera afectar cualquier aspecto de la operación de la propia organización.
97. En términos de sistemas de calidad, la Agencia propone conservar lo que verdaderamente interesa al regulador cuando solicita a los organismos la aplicación de un sistema de calidad: el respeto de las normas. En efecto, un sistema de calidad puede emplearse para satisfacer diferentes grupos de requisitos. La Agencia cree que es preciso limitarse a exigir el control de la conformidad como parte integrante de los requisitos aplicables a los sistemas de gestión. Los requisitos propuestos ofrecen pues la posibilidad de aplicar las normas de la OACI relativas al SMS, sin obligar a la organización a modificar su modelo empresarial.
98. Aunque varíe su formulación, los requisitos propuestos no sólo están conformes a las medidas de la OACI, sino que la propuesta de la Agencia podría convertirse también en un modelo para la propia OACI. De hecho, en la 37ª Asamblea de la OACI, celebrada en septiembre/octubre de 2010, se confirmó la creación de un nuevo anexo en el que se

---

<sup>32</sup> Anexo 1, apéndice 4 de OACI / Anexo 6, apéndice 7 de OACI "Marco regulador para sistemas de gestión de la seguridad".

abordará la gestión de la seguridad. Incluirá las normas relativas a los programas de seguridad requeridos de las autoridades y podría incluir normas generales relativas a los SMS aplicables a todas las organizaciones, siguiendo así el enfoque sistémico integral propuesto por la EASA en su NPA relativo a los requisitos aplicables a las autoridades y organizaciones. Los requisitos aplicables a los sistemas de gestión, tal como han sido propuestos, se adaptan a diferentes organizaciones, sea cual sea su tamaño, la naturaleza o la complejidad de sus actividades y sea cual sea el modelo de negocio que deseen aplicar, lo que garantiza una aplicación proporcionada de dichos requisitos.

99. La Agencia propone también que, en el caso de una organización que quisiera subcontratar una parte de sus actividades sujetas a los requisitos propuestos en el presente documento, la organización debería conservar las responsabilidades del cumplimiento con las normas aplicables. Este punto es esencial para garantizar que las organizaciones guarden bajo su responsabilidad aquellas actividades que están sujetas a certificación.
100. Los requisitos relativos al sistema de gestión podrían aplicarse a todas las organizaciones englobadas bajo los requisitos propuestos y aplicables a organizaciones. En el momento de elaborar los requisitos del sistema de gestión, la Agencia procedió a una verificación de los elementos ya aplicables a las organizaciones en términos de aeronavegabilidad inicial o mantenimiento de aquélla, a fin de asegurarse de la compatibilidad con las reglas aplicables, conservando la formulación de las reglas ya aplicables cuando fuera posible. No obstante, en el futuro, la Agencia tiene intención de proponer normas inspiradas en las normas SMS de la OACI para otros tipos de organizaciones. La Agencia se esforzará por conservar unos requisitos tan próximos como sea posible a los propuestos en los requisitos aplicables a las organizaciones. Esto contribuirá a facilitar la aplicación de las normas de la OACI, particularmente en el caso de aquellas organizaciones cuyas actividades abarquen varios sectores aeronáuticos.
101. Si fuera necesario, los requisitos relativos a los sistemas de gestión se complementarán con los requisitos correspondientes a los tipos específicos de organizaciones con el fin de no alterar los requisitos actualmente seguidos por estos tipos específicos de organización (por ejemplo, en lo referente a la conservación de los registros por un período ya convenido).
102. En el momento de la elaboración preliminar de los requisitos propuestos, la Agencia se esforzó por garantizar la coherencia entre los requisitos aplicables a los diversos tipos de organizaciones. Por ello, la Agencia ha analizado los requisitos establecidos en JAR-FCL 1, 2 y 3, en EU-OPS, en los AMC y GM de JAR-OPS 1 y en JAR-OPS 3. Esas normas contenían los requisitos que debían seguir las organizaciones en el marco de los requisitos aplicables a las organizaciones propuestas. Posteriormente, para garantizar una uniformidad global, la Agencia ha estudiado los requisitos pertinentes establecidos en las disposiciones de aplicación ya aplicables a las organizaciones en términos de aeronavegabilidad. La Agencia propuso a continuación, en su NPA, la formulación que mejor parecía ajustarse mejor a todas las organizaciones, completándola, llegado el caso, con requisitos aplicables a tipos de organización específicos.
103. La Agencia completó las normas propuestas con otras, basadas en las normas de la OACI, que no hubieran sido recogidas aún en las normas enumeradas en el apartado anterior. Este es el caso de los requisitos aplicables a los SMS de la OACI, por ejemplo.
104. Durante la fase de consulta, la Agencia explicó detalladamente el procedimiento aplicado para alumbrar los requisitos propuestos para el sistema de gestión. Los primeros comentarios de las partes asociadas indicaban que las normas propuestas no se habían entendido plenamente. Por ello, la Agencia, con ayuda de un grupo de revisión, ha revisado el texto propuesto con el fin de mejorar su claridad.
105. A este respecto, en el CRD, la Agencia proporcionó información sobre el modo en que se transpusieron las normas SMS de la OACI a las presentes normas. La intención era aplacar las inquietudes de quienes pensaban que los requisitos propuestos por la Agencia diferían de las normas de la OACI. En vista de las reacciones recabadas, la Agencia se

percató de que la iniciativa había sido muy apreciada y en general bien comprendida. En particular, las partes asociadas cobraron conciencia de que la Agencia tenía intención de proponer nuevos AMC en el futuro, con el fin de ayudar a las partes asociadas en la ejecución de los procedimientos necesarios para la gestión de la seguridad. Por ejemplo, dado que la Agencia colabora con las principales autoridades y con la OACI en tareas de medición del desempeño en seguridad, propondrá los AMC y GM para verificar la eficacia de las acciones emprendidas para reducir los riesgos, de conformidad con el requisito correspondiente.

106. La Agencia también ha considerado interesante la iniciativa emprendida por algunas partes asociadas, que solicitaban orientarse hacia normas basadas en el rendimiento. Sin embargo, la Agencia cree que no sería prudente proponer normas exclusivamente basadas en el rendimiento en la fase actual y que la mejora continuada de las normas, que corre pareja con los progresos alcanzados a nivel de organizaciones, favorecerá la transición hacia unas normas basadas en el rendimiento.
107. La Agencia es consciente asimismo de que determinados asuntos requerirán un análisis en más profundidad, tanto por parte de la Agencia como de la OACI. Se trata en particular de la interface entre los SMS. La Agencia coincide con las partes asociadas en que las organizaciones no deben gestionar la seguridad de manera aislada, sino en coordinación con otras organizaciones con las que guardan relación. Por ejemplo, una gestión eficaz de la seguridad por parte del operador de un aeródromo implica una coordinación apropiada con los operadores aéreos y con los proveedores de servicios de navegación aérea que utilizan los servicios del aeródromo. Por consiguiente, la Agencia tiene intención de proponer una norma que abordará esta cuestión en el futuro. A tal efecto, la Agencia recurrirá a la experiencia del grupo de reglamentación que trabajan en las disposiciones que serán de aplicación a los aeródromos.

**Parte-OR, subparte ATO**

108. La subparte OR.ATO define los requisitos específicos aplicables a las organizaciones, para las ATO activas en el ámbito de la expedición licencias a los miembros de tripulación de vuelo, que completan los requisitos de la subparte GEN. Se compone de cuatro secciones, estructuradas del siguiente modo:

- Sección I Requisitos generales;
- Sección II Requisitos adicionales para las ATO que dispensan formación para la obtención de un CPL, MPL y ATPL, así como las cualificaciones y autorizaciones asociadas.
- Sección III Requisitos adicionales para las ATO que dispensan tipos de formación específicos
  - Capítulo 1: Curso de formación a distancia;
  - Capítulo 2: Formación sin tiempo de vuelo;
  - Capítulo 3: Curso MPL; y
  - Capítulo 4: Formación en vuelo de prueba.

109. La *sección I* de la subparte OR.ATO establece los requisitos generales aplicables a las organizaciones que dispensan una formación con vistas a la expedición de licencias de piloto, cualificaciones y certificados. Esta sección contiene disposiciones relativas a la solicitud de expedición de un certificado, los requisitos que deberá reunir el personal de una organización de formación reconocida (ATO), el programa de formación, los manuales de formación y operaciones, la aeronave y los aeródromos que deberán utilizarse para el entrenamiento y algunos requisitos adicionales respecto a la formación facilitada en terceros países.

La *sección II* establece las disposiciones adicionales aplicables a los organismos de formación que dispensan una formación para la obtención de licencias de piloto comercial. Esta sección incluye algunos requisitos adicionales referidos al personal, el programa de formación y se describen en más detalle los requisitos adicionales para los manuales de formación y operaciones.

La *sección III* contiene los requisitos aplicables a los organismos de formación que dispensan formación de tipo específico, como cursos de formación a distancia, formación sin tiempo de vuelo, cursos para la obtención de la licencia de piloto en equipo múltiple y formación en ensayos en vuelo.

110. Las disposiciones de aplicación propuestas de las secciones I, II y III se basan en los requisitos aplicables a los organismos de formación incluidos en el anexo 1, apéndice 2 de la OACI y JAR-FCL. Las diferencias respecto a reglamentos anteriores se explican principalmente por un deseo de mejorar la claridad. En base a las respuestas recibidas de las partes asociadas, ciertas cuestiones se clarificaron y modificaron. Teniendo en cuenta que la mayoría de las organizaciones que dispensan formación solo para LAPL, PPL, SPL, BPL y para las habilitaciones y certificados asociados han sido clasificadas hasta ahora bien como centros registrados en virtud del sistema JAR, o bien están reguladas por las normativas nacionales, se establecieron ciertos requisitos derivados de JAR-FCL de manera más general y simplificada en la sección I. Los requisitos adicionales de la sección II aplicables a las ATO que dispensan formación para la obtención de una licencia de piloto comercial se basan en el apéndice 1a de JAR-FCL 1.055 / 2.055.

111. El CRD ha aportado algunas modificaciones al texto del NPA para la presente sección, en particular el desarrollo de varios AMC adicionales que explican cómo cumplir con la normativa en el caso de organismos de formación no complejos y que solo ofrecen formación para LAPL, PPL, SPL o BPL, así como las cualificaciones y autorizaciones asociadas. Se suprimieron los requisitos inicialmente propuestos y en virtud de los cuales

una organización de formación debía registrarse como persona jurídica y acreditar sus recursos financieros. Además, se decidió desplazar el requisito relativo a un manual de formación y de operaciones de la sección II a la sección I, y requerirlo para todas las organizaciones que dispensan formación. Deber tenerse en cuenta, no obstante, que, para los organismos de formación que únicamente dispensan formación para las licencias de piloto privado (incluida LAPL), este manual no debe pasar de un nivel muy básico (los manuales de formación y de operaciones pueden agruparse en un único manual).

112. Durante la fase de consulta, las organizaciones que representan a partes implicadas expresaron su inquietud respecto al nivel de detalle requerido de organismos de formación que representan al sector sin ánimo de lucro y que principalmente brindan formación para la LAPL y otras licencias privadas o las cualificaciones y autorizaciones asociadas. La Agencia intentó responder a dichas inquietudes simplificando varios de los requisitos incluidos en la presente sección. También se decidió que los AMC/GM adicionales para este tipo de organización de formación serían elaborados en el marco de una futura tarea de reglamentación (por ejemplo, el contenido de los manuales de formación y de operaciones).
113. Sobre la base de los comentarios recibidos en relación con los requisitos específicos aplicables a organismos de formación que no dispensan cursos sino para las habilitaciones de ensayo en vuelo, la Agencia decidió no elaborar reglas específicas para este tipo de centro de formación. Se han añadido normas adicionales en varios requisitos, o, según el caso, se han atenuado los ya existentes, a fin de solventar este problema.
114. El título de esta sección ha sido modificado con el fin de tomar en cuenta los comentarios de las partes asociadas en relación con el alcance de los organismos de formación que no dispensen una formación sino para LAPL, PPL, SPL o BPL. El título modificado clarificará mejor por qué los organismos de formación que dispensan una formación para LAPL y las licencias privadas estarán también autorizados a dispensar cursos de formación para las habilitaciones y autorizaciones asociadas a dichas licencias.
115. Se recibieron varias opiniones divergentes respecto a la experiencia necesaria que se exigirá al instructor principal de vuelo (CFI). La Agencia decidió modificar la formulación propuesta en el CRD y atenerse al enunciado ya recogido en JAR-FCL. Volvió a insertarse en las disposiciones de aplicación el requisito que obliga al CFI a ser titular de la licencia de piloto profesional de mayor nivel, así como de las cualificaciones asociadas correspondientes a los cursos de formación que dispense. Se modificarán los AMC para explicar en mayor detalle este requisito.
116. Varias partes asociadas formularon un comentario similar, proponiendo que los cursos de a distancia también estuvieran disponibles para las habilitaciones de tipo multipiloto, con restricciones similares a las recogidas para las habilitaciones de tipo monopiloto. La Agencia es consciente de que el aprendizaje a distancia vía Internet es cada vez más habitual para las formaciones de habilitación de tipo y reconoce sus ventajas pedagógicas. La Agencia corrigió el texto para permitir los cursos de formación a distancia para todas las habilitaciones de clase o tipo.
117. La mayoría de los comentarios y reacciones recabados en relación con los requisitos adicionales para las organizaciones que dispensan formación en vuelos de prueba no se referían al contenido de las propuestas de la Agencia, sino a su estructura. Varias partes asociadas solicitaron la creación de una subparte específica para este tipo de organizaciones. Tras una meticulosa revisión de los comentarios y los requisitos, con el apoyo del grupo de revisión de prueba en vuelo, la Agencia concluyó que, aunque el entrenamiento de prueba en vuelo es una actividad muy específica, no era necesario crear una subparte independiente. De hecho, la mayoría de los requisitos generales para las ATO podrían aplicarse a las organizaciones de entrenamiento de vuelos de prueba. Sin embargo, se identificaron ciertos elementos específicos de estas organizaciones que

han encontrado reflejo en el texto, bien excluyendo a estas organizaciones de algunos requisitos generales, o bien modificando el texto inicial de OR.ATO.355.

118. Los reconocimientos de organismos de formación expedidos o aprobados de conformidad con los requisitos JAR-FCL aplicables por un Estado miembro, que las JAR-FCL aplicaron y que se han recomendado para reconocimiento mutuo, se consideraron expedidos de conformidad con la Parte-OR. En tal caso el periodo de cierre de las constataciones de nivel 2 no superará los 2 años cuando dichas constataciones deriven de diferencias con la legislación nacional anterior que refleje los requisitos JAR-FCL aplicables a los organismos de formación.
119. Para los organismos de formación que no han estado sometidos al sistema JAR-FCL y que solo dispensan formación para las licencias privadas o las habilitaciones y certificados asociados, se propone que los Estados miembros difieran la aplicación de las disposiciones de la Parte-AR y Parte-OR hasta un máximo de 3 años con posterioridad a la entrada en vigor del nuevo reglamento. Este periodo transitorio debe responder a las inquietudes suscitadas principalmente entre los organismos de formación de menor entidad y las organizaciones que actúan en representación de partes asociadas y que subrayan el hecho de que los centros registrados u otros organismos de formación dependientes del sistema nacional precisarán de un mayor tiempo de preparación de cara al nuevo reglamento. Varias organizaciones de partes asociadas y varios Estados miembros han propuesto algún tipo de medida similar a la de los «derechos adquiridos» para los centros registrados. La Agencia ha estudiado la cuestión en profundidad; en razón de las importantes diferencias entre los requisitos que es preciso respetar para ser aceptado como centro registrado y los requisitos para obtener el reconocimiento en el sistema ATO, no podrá contemplarse en el futuro ningún tipo de cláusula de crédito o de derechos adquiridos para este tipo de organización de formación. Sin embargo, la Agencia asume que, en la mayoría de los casos, la transferencia hacia el futuro sistema TAO de un centro registrado en vigor se basará en un análisis de las diferencias entre los dos reglamentos. Esto permitirá otorgar cierto tipo de crédito a la organización de formación en función de los elementos ya establecidos y aprobados por la autoridad competente (por ejemplo, los manuales de entrenamiento y operaciones, los elementos del SMS).

### **Parte-OR, subparte FSTD**

120. La subparte OR.FSTD define los requisitos específicos para las organizaciones que operan dispositivos de vuelo simulado para entrenamiento (FSTD) y la calificación de los mismos. Se compone de las dos secciones siguientes:
- Sección I Requisitos para las organizaciones que operan FSTD
  - Sección II Requisitos para la calificación de FSTD
121. OR.FSTD define los requisitos adicionales aplicables a organismos que operan con los FSTD y la calificación de los FSTD. Aborda el caso de organismos como por ejemplo los operadores de un FSTD que no proporcionan programas de formación, ATO y titulares AOC.
- La *sección I* describe cómo una organización que opera un FSTD puede aportar evidencias a la autoridad competente de que dispone de la capacidad para mantener el nivel de calificación del FSTD tal como ha sido certificado y cómo proceder cuando es necesario algún tipo de modificación o se ha añadido algún tipo de equipo adicional. Un elemento importante para garantizar el cumplimiento permanente con los requisitos aplicables es el programa de control de la conformidad (CMP).
  - La *sección II* aborda todas las etapas desde presentación de una solicitud de calificación FSTD, pasando por la base de la calificación, que incluye el CS, el caso especial de una cualificación intermedia hasta la expedición de un certificado de calificación del FSTD y su validez.

122. OR.FSTD se basa en JAR-FSTD A y H. Las diferencias respecto de los reglamentos anteriores tienen que ver principalmente con mejoras en lo que se refiere a la claridad. No existen diferencias fundamentales para los operadores de FSTD.
123. Dado que anteriormente el usuario de FSTD (en este caso las ATO o titulares AOC) no debía cumplir el requisito de contar con un «reconocimiento de usuario» bajo la forma de un documento único, el reconocimiento de uso de un FSTD se integrará en el certificado ATO (apéndice) o en el manual de formación (OM-D) de los titulares AOC, en relación con los programas de formación reconocidos. De este modo se garantizará el mantenimiento de la disposición relativa a la información sobre capacidades reales del dispositivo de entrenamiento específico, que deberá identificarse mediante su código específico.
124. Para abordar el caso de operadores de FSTD que no proporcionan programas de formación, se ha empleado el término general «organismos que operan un FSTD», lo que abarca tanto las ATO como los titulares AOC que operan FSTD. Por ejemplo, si una ATO opera un FSTD, las normas de la sección III también le serán aplicables, además de las demás normas aplicables en virtud de la subparte OR.ATO.
- Todos los organismos que operan FSTD deberán haber instaurado un programa de control de conformidad (CM) efectivo. Este extremo deberá ser demostrado ante la autoridad competente antes de que pueda expedirse un certificado de cualificación. Se ha añadido un requisito sobre archivado integrado en el programa CM.
- Se ha insertado un enlace a la Parte-21 para incluir los datos de validación de la aeronave definidos por los datos de adecuación operativa (OSD) en la base de calificación de los respectivos tipos de FSTD.
125. En el caso de los titulares del certificado FSTD, se ha propuesto un periodo transitorio que permitirá adaptarse a los requisitos enumerados en OR.GEN.200, punto a, apartado 3, bajo la forma de una exención por dos años, puesto que no es factible anticipar que todas las partes hayan sido ya aplicadas en virtud de los reglamentos en vigor (por ejemplo, la detección de riesgos para la seguridad).

### **Parte-OR, subparte AeMC**

Consulte la Parte-AR, subparte AeMC.

Colonia, 19 de abril de 2011

P. GOUDOU  
Director Ejecutivo



**ANEXO I****Referencias y títulos de la norma - tabla de comparación CRD / Dictamen (en el orden del CRD)**

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
<b>REGLAMENTO MARCO</b>			
AR, artículo 1	Objetivo y ámbito	Artículo 1	Objetivo y ámbito
AR, artículo 2	Definiciones	Artículo 2	Definiciones
AR, artículo 3	Programa de seguridad	Artículo 3	Planificación de seguridad
AR, artículo 4	Capacidades de supervisión	Artículo 4	Capacidades de supervisión
AR, artículo 5	Disposiciones de flexibilidad	Artículo 5	Disposiciones de flexibilidad
AR, artículo 6	Disposiciones de transición	Artículo 6	Centros de formación para pilotos
AR, artículo 7	Entrada en vigor	Artículo 7	Dispositivos para entrenamiento en vuelo simulado
---	---	Artículo 8	Centros de medicina aeronáutica
---	---	Artículo 9	Medidas transitorias
---	---	Artículo 10	Entrada en vigor
<b>AR.GEN - REQUISITOS GENERALES</b>			
AR.GEN	Sección I - GENERALIDADES	AR.GEN	Sección I - GENERALIDADES
AR.GEN.115	Documentación de supervisión	AR.GEN.115	Documentación de supervisión
AR.GEN.120	Medios de cumplimiento	AR.GEN.120	Medios de cumplimiento
AR.GEN.125	Información a la Agencia	AR.GEN.125	Información a la Agencia
AR.GEN.135	Reacción inmediata a un problema de seguridad	AR.GEN.135	Reacción inmediata a un problema de seguridad
AR.GEN	Sección II - GESTIÓN	AR.GEN	Sección II - GESTIÓN
AR.GEN.200	Sistema de gestión	AR.GEN.200	Sistema de gestión
AR.GEN.205	Uso de entidades calificadas	AR.GEN.205	Asignación de tareas
AR.GEN.210	Cambios en el sistema de gestión	AR.GEN.210	Cambios en el sistema de gestión
AR.GEN.220	Conservación de registros	AR.GEN.220	Conservación de registros
AR.GEN	Sección III - SUPERVISIÓN, CERTIFICACIÓN Y CUMPLIMIENTO	AR.GEN	Sección III - SUPERVISIÓN, CERTIFICACIÓN Y CUMPLIMIENTO
AR.GEN.300	Supervisión continua	AR.GEN.300	Supervisión
AR.GEN.305	Programa de supervisión	AR.GEN.305	Programa de supervisión
AR.GEN.310	Procedimiento de certificación inicial - organizaciones	AR.GEN.310	Procedimiento de certificación inicial - organizaciones
AR.GEN.315	Procedimiento para la expedición, revalidación, renovación o cambio de licencias, habilitaciones o certificados - personas	AR.GEN.315	Procedimiento para la expedición, revalidación, renovación o cambio de licencias, habilitaciones, certificaciones o certificados - personas
AR.GEN.330	Cambios – organizaciones	AR.GEN.330	Cambios – organizaciones
AR.GEN.345	Declaración – organizaciones	---	a publicar con el Dictamen para el Reglamento sobre operaciones aéreas
AR.GEN.350	Constataciones y acciones correctoras – organizaciones	AR.GEN.350	Hallazgos y acciones correctoras

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
AR.GEN.355	Medidas de cumplimiento - personas	AR.GEN.355	Medidas de cumplimiento - personas
<b>AR.GEN</b>	<b>AR.GEN. Sección IV "Inspecciones en rampa"</b>	<b>AR.RAMP</b>	<b>a publicar con el Dictamen para el Reglamento sobre operaciones aéreas</b>
<b>AR.OPS</b>	<b>AR.OPS</b>	<b>AR.OPS</b>	
<b>AR.FCL - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS CON EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO</b>			
AR.FCL	Sección I - GENERALIDADES	AR.FCL	Sección I - GENERALIDADES
AR.FCL.120	Conservación de registros	AR.FCL.120	Conservación de registros
AR.FCL	Sección II - LICENCIAS, HABILITACIONES Y CERTIFICADOS	AR.FCL	Sección II - LICENCIAS, HABILITACIONES Y CERTIFICADOS
AR.FCL.200	Procedimientos para la expedición, revalidación y renovación de una licencia, habilitación o certificación	AR.FCL.200	Procedimientos para la expedición, revalidación o renovación de una licencia, habilitación o certificación
AR.FCL.205	Control de los examinadores	AR.FCL.205	Control de los examinadores
AR.FCL.210	Información para los examinadores	AR.FCL.210	Información para los examinadores
AR.FCL.215	Periodo de validez	AR.FCL.215	Periodo de validez
AR.FCL.220	Procedimiento para la reexpedición de una licencia de piloto	AR.FCL.220	Procedimiento para la reexpedición de una licencia de piloto
AR.FCL.250	Limitación, suspensión y revocación de licencias, habilitaciones y certificados	AR.FCL.250	Limitación, suspensión o revocación de licencias, habilitaciones y certificados
AR.FCL	Sección III - EXAMEN DE CONOCIMIENTOS TEÓRICOS	AR.FCL	Sección III - EXAMEN DE CONOCIMIENTOS TEÓRICOS
AR.FCL.300	Procedimientos de examen	AR.FCL.300	Procedimientos de examen
Apéndice VII al anexo 1 – Parte-AR, Formulario 141 de EASA	Formato de licencia estándar de EASA	Apéndice I al anexo II – Parte-AR, Formulario 141 de EASA	Formato de licencia estándar de EASA
<b>AR.CC - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS CON LA TRIPULACIÓN DE CABINA</b>			
AR.CC	Sección I - APROBACIÓN DE ORGANISMOS QUE DISPENSAN FORMACIÓN CC O EXPIDEN CERTIFICADOS CC	AR.CC	Sección II - ORGANISMOS QUE DISPENSAN FORMACIÓN CC O EXPIDEN CERTIFICADOS CC
AR.CC.100	Reconocimiento de organismos que dispensan formación para tripulación de cabina o para la expedición de certificaciones de tripulación de cabina	AR.CC.200	Reconocimiento de organismos que dispensan formación para tripulación de cabina o para la expedición de certificaciones de tripulación de cabina
AR.CC	Sección II - CERTIFICACIÓN DE TRIPULACIÓN DE CABINA		Sección I - CERTIFICACIÓN DE TRIPULACIÓN DE CABINA
AR.CC.200	Procedimientos para la expedición de un certificado de tripulación de cabina	AR.CC.100	Procedimientos para los certificados de tripulación de cabina
AR.CC.205	Formato y especificaciones para las certificaciones de tripulación de cabina	---	[Incorporados en AR.CC.100]
AR.CC.215	Suspensión o revocación de los certificados de tripulación de cabina	AR.CC.105	Suspensión o revocación de los certificados de tripulación de cabina

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
Apéndice VIII al anexo 1 – Parte-AR, Formulario 142 de EASA	Formato estándar de EASA para certificados de tripulación de cabina	Apéndice II al anexo II – Parte-AR, Formulario 142 de EASA	Formato estándar de EASA para certificados de tripulación de cabina
<b>AR.ATO - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS CON LAS ORGANIZACIONES DE ENTRENAMIENTO APROBADAS (ATO)</b>			
AR.ATO.105	Programa de supervisión	AR.ATO.105	Programa de supervisión
AR.ATO.120	Conservación de registros	AR.ATO.120	Conservación de registros
<b>AR.FSTD - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS CON LA CALIFICACIÓN DE DISPOSITIVOS PARA ENTRENAMIENTO SIMULADO DE VUELO (FSTD)</b>			
AR.ATO.200	Procedimiento de evaluación inicial	AR.FSTD.100	Procedimiento de evaluación inicial
AR.ATO.210	Expedición de un certificado de calificación de FSTD	AR.FSTD.110	Expedición de un certificado de calificación de FSTD
AR.ATO.220	Continuación de una calificación de FSTD	AR.FSTD.120	Continuación de una calificación de FSTD
AR.ATO.230	Cambios	AR.FSTD.130	Cambios
AR.ATO.235	Hallazgos y acciones correctoras - certificado de calificación de FSTD	AR.FSTD.135	Hallazgos y acciones correctoras - certificado de calificación de FSTD
Apéndice IX al anexo 1 – Parte-AR, Formulario 143 de EASA	Certificado para organizaciones de entrenamiento aprobadas con formulario de aprobación de curso de instrucción	Apéndice III al anexo II – Parte-AR, Formulario 143 de EASA	Certificado para organizaciones de entrenamiento aprobadas con formulario de aprobación de curso de instrucción
Apéndice X al anexo 1 – Parte-AR, Formulario 145 de EASA	Certificado de calificación de un dispositivo de entrenamiento en vuelo simulado	Apéndice IV al anexo II – Parte-AR, Formulario 145 de EASA	Certificado de calificación de un dispositivo de entrenamiento en vuelo simulado
<b>AR.AeMC - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS CON LOS CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA (AeMC)</b>			
AR.AeMC.110	Procedimiento de certificación inicial	AR.AeMC.110	Procedimiento de certificación inicial
AR.AeMC.150	Hallazgos y acciones correctoras - AeMC	AR.AeMC.150	Hallazgos y acciones correctoras - AeMC
Apéndice XI al anexo 1 – Parte-AR, Formulario 146 de EASA	Certificado para centros de medicina aeronáutica (AeMC)	Apéndice V al anexo II – Parte-AR, Formulario 146 de EASA	Certificado para centros de medicina aeronáutica (AeMC)
<b>AR.MED - REQUISITOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS CON LA CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA</b>			
AR.MED	Sección I - GENERALIDADES	AR.MED	Sección I - GENERALIDADES
AR.MED.120	Asesores médicos	AR.MED.120	Asesores médicos
AR.MED.125	Derivación médica a la autoridad otorgadora de licencias	AR.MED.125	Derivación médica a la autoridad otorgadora de licencias
AR.MED.130	Formato del certificado médico	AR.MED.130	Formato del certificado médico
AR.MED.135	Formularios médicos aeronáuticos	AR.MED.135	Formularios médicos aeronáuticos
AR.MED.145	Declaración del GMP a la autoridad competente	AR.MED.145	Notificación del GMP a la autoridad competente
AR.MED.150	Conservación de registros	AR.MED.150	Conservación de registros
AR.MED	Sección II – EXAMINADORES MÉDICOS AERONÁUTICOS	AR.MED	Sección II – EXAMINADORES MÉDICOS AERONÁUTICOS

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
AR.MED.200	AR.MED.200 Procedimiento para la expedición de un certificado de examinador médico aeronáutico (AME)	AR.MED.200	Procedimiento para la expedición de un certificado AME
AR.MED.240	Facultativos de medicina general (GMP) que actúan como examinadores médicos aeronáuticos (AME)	AR.MED.240	Facultativos de medicina general (GMP) que actúan como AME
AR.MED.245	Supervisión continua de los examinadores médicos aeronáuticos (AME) y facultativos de medicina general (GMP)	AR.MED.245	Supervisión continua de los AME y GMP
AR.MED.250	Limitación, suspensión y revocación de un certificado de examinador médico aeronáutico-	AR.MED.250	Limitación, suspensión y revocación del certificado AME
AR.MED.255	Medidas de cumplimiento	AR.MED.255	Medidas de cumplimiento
AR.MED	Sección III - CERTIFICACIÓN MÉDICA	AR.MED	Sección III - CERTIFICACIÓN MÉDICA
AR.MED.315	Revisión de los informes de reconocimiento	AR.MED.315	Revisión de los informes de reconocimiento
AR.MED.325	Procedimiento de revisión secundaria	AR.MED.325	Procedimiento de revisión secundaria
Apéndice XII al anexo 1 – Parte-AR, Formulario 147 de EASA	Formato del certificado médico estándar de EASA	Apéndice VI al anexo II – Parte-AR, Formulario 147 de EASA	Formato del certificado médico estándar de EASA
<b>Reglamento marco</b>			
OR, artículo 1	Objetivo y ámbito	Artículo 1	Objetivo y ámbito
OR, artículo 2	Definiciones	Artículo 2	Definiciones
OR, artículo 3	Centros de formación para pilotos	Artículo 6	Centros de formación para pilotos
OR, artículo 4	Dispositivos para entrenamiento simulado de vuelo	Artículo 7	Dispositivos para entrenamiento simulado de vuelo
OR, artículo 5	Centros de medicina aeronáutica	Artículo 8	Centros de medicina aeronáutica
OR, artículo 6	Operadores aéreos	---	---
OR, artículo 8	Entrada en vigor	Artículo 10	Entrada en vigor
<b>OR.GEN - REQUISITOS GENERALES</b>			
OR.GEN	Sección I - GENERALIDADES	OR.GEN	Sección I - GENERALIDADES
OR.GEN.105	Autoridad competente	OR.GEN.105	Autoridad competente
OR.GEN.115	Solicitud de un certificado de organización	OR.GEN.115	Solicitud de un certificado de organización
OR.GEN.120	Medios de cumplimiento	OR.GEN.120	Medios de cumplimiento
OR.GEN.125	Términos de aprobación y privilegios de una organización	OR.GEN.125	Términos de aprobación y privilegios de una organización
OR.GEN.130	Cambios en la organización sujetos a certificación	OR.GEN.130	Cambios en la organización sujetos a certificación
OR.GEN.135	Validez continua	OR.GEN.135	Validez continua
OR.GEN.140	Acceso	OR.GEN.140	Acceso

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
OR.GEN.145	Declaración	---	a publicar con el Dictamen para el Reglamento sobre operaciones aéreas
OR.GEN.150	Hallazgos	OR.GEN.150	Hallazgos
OR.GEN.155	Reacción inmediata a un problema de seguridad	OR.GEN.155	Reacción inmediata a un problema de seguridad
OR.GEN.160	Información sobre sucesos	OR.GEN.160	Información sobre sucesos
OR.GEN	Sección II - SISTEMA DE GESTIÓN	OR.GEN	Sección II - SISTEMA DE GESTIÓN
OR.GEN.200	Sistema de gestión	OR.GEN.200	Sistema de gestión
OR.GEN.205	Contratación y compra	OR.GEN.205	Actividades contratadas
OR.GEN.210	Requisitos del personal	OR.GEN.210	Requisitos del personal
OR.GEN.215	Requisitos de las instalaciones	OR.GEN.215	Requisitos de las instalaciones
OR.GEN.220	Conservación de registros	OR.GEN.220	Conservación de registros
OR.OPS.GEN	OR.OPS.GEN	CAT.OR	<b>a publicar con el Dictamen para el Reglamento sobre operaciones aéreas</b>
OR.OPS.MLR	OR.OPS.MLR	CAT.MLR	
OR.OPS.AOC	OR.OPS.AOC	CAT.AOC	
OR.OPS.FC	OR.OPS.FC	CAT.FC	
OR.OPS.CC	OR.OPS.CC	CAR.CC	
OR.OPS.TC	OR.OPS.TC	CAT.TC	
OR.OPS.SEC	OR.OPS.SEC	CAT.SEC	
<b>OR.ATO - ORGANIZACIONES DE ENTRENAMIENTO APROBADAS</b>			
OR.ATO	Sección I - GENERALIDADES	OR.ATO	Sección I - GENERALIDADES
OR.ATO.100	Ámbito	OR.ATO.100	Ámbito
OR.ATO.105	Solicitud	OR.ATO.105	Solicitud
OR.ATO.110	Requisitos del personal	OR.ATO.110	Requisitos del personal
OR.ATO.120	Conservación de registros	OR.ATO.120	Conservación de registros
OR.ATO.125	Programa de entrenamiento	OR.ATO.125	Programa de entrenamiento
OR.ATO.130	Manual de entrenamiento y manual de operaciones	OR.ATO.130	Manual de entrenamiento y manual de operaciones
OR.ATO.135	Aeronave de entrenamiento y FSTD	OR.ATO.135	Aeronave de entrenamiento y FSTD
OR.ATO.140	Aeródromos y zonas de operación	OR.ATO.140	Aeródromos y zonas de operación
OR.ATO.145	Requisitos previos para el entrenamiento	OR.ATO.145	Requisitos previos para el entrenamiento
OR.ATO.150	Entrenamiento en terceros países	OR.ATO.150	Entrenamiento en terceros países
OR.ATO	Sección II - REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS ATO QUE OFRECEN FORMACIÓN PARA LICENCIAS Y HABILITACIONES DIFERENTES A LAPL, PPL, SPL Y BPL	OR.ATO	Sección II - REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS ATO QUE OFRECEN FORMACIÓN PARA CPL, MPL Y ATPL Y LAS HABILITACIONES Y CERTIFICADOS ASOCIADOS
OR.ATO.210	Requisitos del personal	OR.ATO.210	Requisitos del personal
OR.ATO.225	Programa de entrenamiento	OR.ATO.225	Programa de entrenamiento
OR.ATO.230	Manual de entrenamiento y manual de operaciones	OR.ATO.230	Manual de entrenamiento y manual de operaciones

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
<b>OR.FSTD – REQUISITOS PARA ORGANIZACIONES QUE OPERAN DISPOSITIVOS PARA ENTRENAMIENTO SIMULADO DE VUELO (FSTD) Y LA CALIFICACIÓN DE LOS FSTD</b>			
OR.ATO	Sección III – REQUISITOS ADICIONALES PARA ORGANIZACIONES QUE OPERAN FSTD Y LA CALIFICACIÓN DE LOS FSTD	OR.FSTD	Sección I - REQUISITOS PARA ORGANIZACIONES QUE OPERAN FSTD
OR.ATO.300	General	OR.FSTD.100	General
OR.ATO.305	Mantenimiento de la calificación de un FSTD	OR.FSTD.105	Mantenimiento de la calificación de un FSTD
OR.ATO.310	Modificaciones	OR.FSTD.110	Modificaciones
OR.ATO.315	Instalaciones	OR.FSTD.115	Instalaciones
OR.ATO.320	Equipos adicionales	OR.FSTD.120	Equipos adicionales
OR.ATO	Sección III – REQUISITOS ADICIONALES PARA ORGANIZACIONES QUE OPERAN FSTD Y LA CALIFICACIÓN DE LOS FSTD (CONTINUACIÓN)	OR.FSTD	Sección II - REQUISITOS PARA LA CALIFICACIÓN DE LOS FSTD
OR.ATO.350	Solicitud de calificación del FSTD	OR.FSTD.200	Solicitud de calificación del FSTD
OR.ATO.355	Especificaciones de certificación para los FSTD	OR.FSTD.205	Especificaciones de certificación para los FSTD
OR.ATO.360	Bases de calificación	OR.FSTD.210	Bases de calificación
OR.ATO.365	Expedición de un certificado de calificación de FSTD	OR.FSTD.215	Expedición de un certificado de calificación de FSTD
OR.ATO.370	Calificación provisional de un FSTD	OR.FSTD.220	Calificación provisional de un FSTD
OR.ATO.375	Duración y validez continua	OR.FSTD.225	Duración y validez continua
OR.ATO.380	Cambios al FSTD calificado	OR.FSTD.230	Cambios al FSTD calificado
OR.ATO.385	Transferencia de una calificación de FSTD	OR.FSTD.235	Transferencia de una calificación de FSTD
OR.ATO.390	Conservación de registros	OR.FSTD.240	Conservación de registros
OR.ATO	SECCIÓN IV – REQUISITOS ADICIONALES PARA ATO QUE OFRECEN TIPOS ESPECÍFICOS DE ENTRENAMIENTO	OR.ATO	SECCIÓN III – REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS ATO QUE OFRECEN TIPOS ESPECÍFICOS DE ENTRENAMIENTO
OR.ATO.400	General	OR.ATO.300	General
OR.ATO.405	Instrucción en clase	OR.ATO.305	Instrucción en clase
OR.ATO.410	Instructores	OR.ATO.310	Instructores
OR.ATO.430	General	OR.ATO.330	General
OR.ATO.435	Simulador de vuelo completo	OR.ATO.335	Simulador de vuelo completo
OR.ATO.450	General	OR.ATO.350	General
OR.ATO.455	Organizaciones de entrenamiento de vuelos de prueba	OR.ATO.355	Organizaciones de entrenamiento de vuelos de prueba
OR.AeMC	OR.AeMC	OR.AeMC	CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA
OR.AeMC	Sección I - GENERALIDADES	OR.ATO	Sección I - GENERALIDADES
OR.AeMC.105	Ámbito	OR.AeMC.105	Ámbito
OR.AeMC.115	Solicitud	OR.AeMC.115	Solicitud

<b>Referencia de norma CRD</b>	<b>Título de norma CRD</b>	<b>Referencia de norma Dictamen</b>	<b>Título de norma Dictamen</b>
OR.AeMC.135	Validez continua	OR.AeMC.135	Validez continua
OR.AeMC	Sección II - GESTIÓN	OR.AeMC	Sección II - GESTIÓN
OR.AeMC.200	Sistema de gestión	OR.AeMC.200	Sistema de gestión
OR.AeMC.210	Requisitos del personal	OR.AeMC.210	Requisitos del personal
OR.AeMC.215	Requisitos de las instalaciones	OR.AeMC.215	Requisitos de las instalaciones
OR.AeMC.220	Conservación de registros	OR.AeMC.220	Conservación de registros