



DICTAMEN N° 05/2011

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

de 14 de noviembre de 2011

sobre un Reglamento de la Comisión por el que se establecen los requisitos referentes a los servicios en la navegación aérea y por el que se modifica el Reglamento (UE) n°.../... de la Comisión que establece las reglas del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y que modifica los Reglamentos (CE) n° 2096/2005, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 y (UE) n° 255/2010

«Parte B de las Normas de vuelo europeas armonizadas (SERA)»

«Requisitos referentes a los servicios de navegación aérea»

Resumen

El presente Dictamen contiene un proyecto de enmienda al artículo 2 de la Disposición de aplicación (IR) de las SERA y un proyecto de enmienda al anexo de la Disposición de aplicación de las SERA.

Los requisitos propuestos transponen el contenido de las disposiciones del Anexo 11 y del Anexo 3 de la OACI que contienen las «reglas del aire».

Los objetivos principales de las nuevas normas europeas propuestas son:

- armonizar las reglas del aire dentro del espacio aéreo europeo;
- facilitar el libre movimiento de los usuarios del espacio aéreo dentro del espacio aéreo europeo;
- facilitar la implementación de los Bloques de espacio aéreo funcionales estableciendo un conjunto común de procedimientos ATM y disposiciones operativas; y
- respaldar a los Estados miembros respecto a sus obligaciones en relación con el Convenio de Chicago facilitando una aplicación común de las normas y prácticas recomendadas de la Organización de la Aviación Civil internacional (OACI).

Los requisitos propuestos son el resultado de la consulta con autoridades, proveedores de servicio de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, proveedores militares y expertos en aviación.

Nota explicativa

I. Generalidades

1. La finalidad del presente Dictamen es proponer a la Comisión la enmienda del Artículo 2 del proyecto del Reglamento (UE) n°.../... de la Comisión¹ que establece las reglas del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y que modifica los Reglamentos (CE) n° 2096/2005, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 y (UE) n° 255/2010 (en adelante, «Disposición de aplicación de las SERA») y su anexo mediante la introducción de una nueva Parte B (en adelante, «Parte B de las SERA»). El alcance de la presente actividad normativa ha sido definido en los Términos de referencia (ToR) ATM.001 (RMT.0148) y se especifica en mayor detalle en el mandato de la Comisión Europea a EUROCONTROL sobre las Normas de vuelo europeas armonizadas² y su enmienda mediante la carta MOVE E2/JP/sr enviada a EUROCONTROL el 15 de octubre de 2010 (en adelante, «Mandato SERA»).
2. El presente Dictamen se ha adoptado con arreglo al procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en adelante, la «Agencia»)³, de conformidad con las disposiciones del Artículo 19 del Reglamento (CE) n° 216/2008⁴ (en adelante, «Reglamento de base»).
3. En la disposición propuesta se ha tenido en cuenta el desarrollo de la Unión Europea y la legislación internacional (OACI), así como la armonización con las normas de otras autoridades pertenecientes a los socios principales de la Unión Europea, tal como se establece en los objetivos del artículo 2 del Reglamento de base. La disposición propuesta:
 - a) se ha desarrollado teniendo en consideración el trabajo continuo bajo el paraguas del cielo único europeo para aplicar el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo, modificado por el Reglamento (CE) n° 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación (en adelante, el «Reglamento del espacio aéreo») que se llevó a cabo siguiendo el mandato SERA y que dio lugar al proyecto de la Disposición de aplicación de las SERA que el presente Dictamen propone complementar;
 - b) ha transpuesto las disposiciones pertinentes de los anexos 11 y 3 de la OACI con los cambios mínimos necesarios para aplicar las disposiciones de la OACI en el marco regulador europeo.
4. Según se solicita en el mandato SERA y se explica en mayor detalle en el Plan inicial de EUROCONTROL sobre el mandato de la Comisión Europea para el respaldo en el

¹ El número exacto de este Reglamento no está disponible ya que aún no ha sido adoptado por la Comisión Europea mediante el procedimiento de comité.

² El siguiente enlace contiene más información referente al mandato de la Comisión Europea a EUROCONTROL, así como al resultado de EUROCONTROL y a los documentos entregados por esteara la fase 1 a la Comisión Europea: http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html.

³ Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir Dictámenes, Especificaciones de certificación y Material guía (Procedimiento normativo). EASA MB 08-2007, 13/06/2007.

⁴ 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 (OJ L 79, 19/03/2008, p. 1), en su versión modificada por última vez por el Reglamento (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009 (DO L 309, 24/11/2009, p. 51).

desarrollo de las Normas de vuelo armonizadas SES/AS/SERA/IPL2⁵, el contenido del presente Dictamen y el proyecto de Reglamento han sido preparados sobre la base del resultado de un trabajo de cooperación llevado a cabo por la Agencia y EUROCONTROL.

II. Consulta

5. La Notificación de propuesta de enmienda (NPA) 02-2011⁶ que contenía el proyecto del dictamen respecto a un Reglamento de la Comisión por el que se modificase la Disposición de aplicación de las SERA se publicó en la página web de la Agencia para su consulta pública el 8 de febrero de 2010.
6. A la fecha de cierre de 10 mayo de 2010, la Agencia había recibido 415 comentarios procedentes de 44 fuentes, incluidas autoridades de aviación nacionales/autoridades nacionales de supervisión, organizaciones profesionales y empresas privadas o individuos a título particular.
7. Todos los comentarios recibidos han sido admitidos e incorporados en un Documento de respuesta a los comentarios (CRD), publicado en el sitio web de la Agencia el 23 de agosto de 2011. Este CRD contiene un listado de todas las personas y/u organizaciones que han formulado comentarios, así como las respuestas dadas por la Agencia.
8. Como ya se resaltara en la Nota explicativa del CRD 2011-02, la mayoría de los comentarios se realizaron para responder a las preguntas formuladas en la Nota explicativa de la NPA 2011-02 y para comentar las disposiciones propuestas para las clasificaciones del espacio aéreo. La mayoría de las preocupaciones expresadas se referían a:
 - a) los espacios aéreos de clase A, F y G;
 - b) el concepto de autoridad competente y su uso dentro del proyecto de disposición;
 - c) la estructura reguladora en general y dentro de la Disposición de aplicación de las SERA;
 - d) el problema relacionado con las verificaciones de la hora redondeadas solo al minuto más próximo, en lugar de al medio minuto más próximo, según exige la OACI;
 - e) limitación de velocidad de 250 kts;
 - f) selección de las mínimas de separación;
 - g) separación entre los vuelos VFR nocturnos y entre los vuelos VFR nocturnos y los vuelos IFR;
 - h) la autorización IFR con pilotos que mantengan su propia separación en VMC (autorización VMC);
 - i) VFR especial (SVFR);
 - j) ATIS;
 - k) ámbito del FIS; e
 - l) informes MET.
9. La Agencia analizó todos los comentarios con el apoyo de EUROCONTROL y se dio una respuesta coordinada a cada comentario, junto con una explicación general de las respuestas y las justificaciones de las mismas.

⁵ <http://www.eurocontrol.int/ses/gallery/content/public/docs/pdf/ses/SERA%20INITIAL%20PLAN%20PHASE%20II%20December%202010.pdf>.

⁶ Consulte los Archivos de reglamentación en http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

10. Además, durante el taller de consulta de las partes implicadas que tuvo lugar en EUROCONTROL el 19 de septiembre de 2011, se revisaron los elementos principales procedentes de la consulta pública junto con otras cuestiones surgidas durante el propio taller. Basándose en el resultado de estas discusiones así como en las reacciones recibidas en el CRD, la Agencia y EUROCONTROL han modificado el proyecto de la Parte B de las SERA y posteriormente han preparado el contenido del presente Dictamen.
11. La Agencia recibió 62 reacciones al CRD procedentes de siete organizaciones: cuatro autoridades, una organización militar, tres ANSP, dos asociaciones de aeródromos regionales, dos asociaciones de aviación general y una aerolínea. La mayoría de las reacciones hacen referencia a los siguientes elementos:
 - a) espacio aéreo de clase F y las respuestas dadas a los comentarios en relación con dicha clase F;
 - b) el límite de velocidad de 250 kts para ciertas clases de espacio aéreo;
 - c) la estructura de las normas SERA;
 - d) la interceptación de aeronaves civiles;
 - e) VFR en el espacio aéreo de clase A;
 - f) VFR especial nocturno y la necesidad de permitirlo;
 - g) el ámbito del FIS y la mensurabilidad/seguridad jurídica de las disposiciones;
 - h) las verificaciones de la hora;
 - i) el desarrollo de Medios de cumplimiento aceptables/Material guía;
 - j) la mensurabilidad y seguridad jurídica de las disposiciones en general;
 - k) la cuestión relacionada con la autoridad competente y la preferencia de utilizar «aceptación» frente a «aprobación»;
 - l) las respuestas proporcionadas por la Agencia eran demasiado genéricas; y
 - m) los comentarios continúan siendo válidos incluso después de que la Agencia haya respondido a los comentarios incluidos en el CRD.
12. Como ya se ha indicado con anterioridad, la Agencia ha tenido en cuenta estas reacciones antes de preparar el contenido del presente Dictamen, y la explicación siguiente detalla cómo se han tratado estas reacciones.

III. Contenido del Dictamen de la Agencia

a. Generalidades

13. El objetivo del presente Dictamen es transponer las disposiciones relevantes de los anexos 11 y 3 de la OACI que se considera que tienen el carácter de «reglas del aire», siguiendo los principios de redacción explicados en la NPA 2011-02, a la Parte B de las SERA y, con ello, complementar la Disposición de aplicación de las SERA y el anexo de la Parte A de las SERA.
14. Según se ha explicado con anterioridad en la NPA 2011-02, existe una base jurídica doble para el desarrollo de estas reglas del aire. Por un lado, el Reglamento de base de AESA requiere que la propia AESA prepare las Disposiciones de aplicación que abarquen las normas operativas generales y comunes y cualquier procedimiento aplicable especificado para el uso del espacio aéreo, y por otro lado, el Reglamento del espacio aéreo SES (cielo único europeo) requiere que la Comisión Europea adopte las Disposiciones de aplicación relacionadas con las reglas del aire y la aplicación uniforme de la clasificación del espacio aéreo.
15. Debido a lo anterior, el mandato inicial de la Comisión Europea a EUROCONTROL indicaba ya que el trabajo necesario para considerar los desarrollos institucionales estaba

relacionado con la ampliación del Reglamento de base de AESA a la ATM/el ANS. La Comisión Europea modificó el mandato con el objeto de reflejar las nuevas competencias de AESA tras la ampliación del Reglamento de base.

16. Por tanto, el contenido del presente Dictamen ha sido preparado de forma coordinada con EUROCONTROL, ya que su objetivo es responder a las obligaciones de la Agencia en relación con el Reglamento de base y al mandato de la Comisión Europea a EUROCONTROL en relación con las obligaciones del Reglamento del espacio aéreo.

b. Reacciones principales recibidas y opinión de la Agencia

i. Definiciones

17. A partir de los comentarios recibidos durante el periodo de consulta pública, se han revisado las definiciones relacionadas con la Parte B de las SERA propuestas en la NPA que deben añadirse a las ya incluidas en el Artículo 2 de la Disposición de aplicación de las SERA, y se han incluido las definiciones de «nube de importancia para las operaciones», «asesoramiento anticolidión» y «nivel de transición», ya que los términos se utilizan en las disposiciones. Estas definiciones proceden de fuentes conocidas (por ejemplo, los anexos 11 y 3, y PANS-ATM) y se considera que su incorporación mejora la comprensión del reglamento.
18. Además, la definición de «operador de aeronaves» propuesta en la NPA ha sido eliminada debido a que el término «operador» está definido ya en el Reglamento de base y el término no necesita redefinirse en la Disposición de aplicación. Sin embargo, con objeto de asegurar a qué operador va dirigida la norma, cuando se ha utilizado, se ha especificado el término «operador» como «operador de aeronaves».
19. Finalmente, la Agencia desea señalar que las reglas propuestas para los operadores de aeronaves⁷ (para las que el Comité de AESA ha emitido un voto positivo recientemente) contienen algunas definiciones que no concuerdan con las definiciones incluidas en la Parte A de las SERA. Son las definiciones de «nocturno», «lugar de operaciones» y «piloto al mando». La Agencia opina que la Comisión, junto con la propia Agencia, deberían determinar la mejor forma de solucionar este asunto dada la importancia de utilizar definiciones coherentes en normas diferentes, así como su ámbito y objetivo.

ii. Autoridad competente

20. En algunos comentarios se resaltó que la sustitución de los términos «autoridad ATS correspondiente» o «autoridad correspondiente», utilizados en la OACI, por el término «autoridad competente» o «ANSP» podría llevar a una desestabilización del sistema actual y podría crear problemas en el marco nacional actual. Tal como se ha explicado en las respuestas a los comentarios, los términos «ATS» o «autoridad MET» no existen en el marco regulador europeo actual basado en los reglamentos del cielo único europeo (que, por ejemplo, aclaran las responsabilidades basadas en el principio de separación entre provisión y supervisión del servicio). Por tanto, el papel de la Autoridad nacional de supervisión (NSA) o la autoridad competente se ha separado del papel del Proveedor de servicios de navegación aérea y del papel de los Estados miembros [Reglamento (CE) nº 550/2004 y Reglamento (CE) nº 216/2008]. La terminología empleada en los reglamentos de alto nivel debe ser respetada en los reglamentos de nivel inferior. Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, el proyecto de IR de las SERA también debe respetar estos mismos principios y, por tanto, todas las referencias incluidas en los anexos 11 y 3 de la OACI a «ATS» o «autoridad MET» han sido revisadas con el objeto

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.pdf>
[http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20\(LegisWrite\).pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)
<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>

de indicar/decidir, en línea con los reglamentos de cielo único europeo, si la tarea/función debe llevarla a cabo la autoridad de supervisión o el proveedor de servicios (los ANSP o las dependencias ATS).

21. La Agencia opina que la definición de «autoridad competente» ofrecida en la Disposición de aplicación de las SERA y su interpretación deben aclararse. La definición: *«autoridad competente» indica la autoridad o Estado miembro responsable de garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento, o cualquier entidad en la que se haya delegado dicha competencia*, ha sido interpretada por algunas partes implicadas como un permiso concedido a la autoridad competente para delegar algunas tareas en los proveedores de servicios y, por tanto, podría entenderse que no respeta el principio de separación entre provisión y supervisión del servicio.
22. La Agencia opina que puede parecer que esta definición contradice el concepto de asignación de tareas a entidades cualificadas, existente tanto en el Reglamento SES como en el Reglamento de base AESA. En ambos reglamentos, existe una diferencia entre lo que puede denominarse una «delegación legal» (una atribución de competencias a cierta entidad por ley), con la que se crea una autoridad competente, y una delegación de segundo nivel (o asignación) de tareas por parte de la autoridad competente a una entidad cualificada.
23. La opinión de la Agencia es que esta definición debe modificarse para que rece así: *«autoridad competente» indica la autoridad designada por el Estado miembro como competente para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento.*
24. Si la autoridad competente decide delegar algunas tareas en otra entidad, mientras se respeten los principios de separación entre la provisión y supervisión del servicio, ello no convierte a dicha entidad en una autoridad competente. Solo ciertas tareas de certificación y supervisión pueden delegarse en entidades cualificadas, según se describe en el Reglamento de base y el reglamento marco SES. Sin embargo, en dichos casos resulta claro que estas entidades no son autoridades competentes a efectos del reglamento, ya que actúan en nombre de la autoridad competente, siendo esta última la única responsable. Así pues, algunas actividades, tareas y competencias pueden delegarse, pero no así la responsabilidad de la autoridad competente.
25. Si la Comisión no puede ocuparse de la enmienda de la definición en esta etapa, entonces la Agencia opina que este asunto debería ser aclarado por la Comisión más adelante, junto con una revisión a fondo de cada disposición para asegurarse de que se mantienen las responsabilidades, así como el equilibrio e independencia existentes entre provisión y supervisión del servicio.
26. También es importante destacar que en algunos casos la tarea, decisión, procedimiento o acción del proveedor de servicios de navegación aérea o dependencia ATS debe ser aprobado por la autoridad competente para poder llevarse a cabo. Esto no significa que la aprobación deba producirse antes de cada acción, sino que puede hacerse de forma general cuando la autoridad competente apruebe procedimientos relacionados durante el proceso de certificación o durante una revisión de cambio. Este es, por ejemplo, el caso de la selección de las mínimas de separación.
27. Algunos comentarios y reacciones a los comentarios mostraron una preferencia por el término «aceptación» de la autoridad competente en lugar de «aprobación». La opinión de la Agencia es que el término «aceptación» no resulta claro desde el punto de vista jurídico, ya que podría interpretarse de diferentes formas. Por ejemplo, podría interpretarse como un acuse tácito de recibo en el que la autoridad competente solo «reconocería» el procedimiento sin informar al ANSP o a la dependencia ATS y, por tanto, no estaría claro si la autoridad competente tiene que revisar el procedimiento o no. También podría interpretarse como si la autoridad competente necesitase revisar y evaluar el procedimiento o acción e informar al ANSP o dependencia ATS de su decisión antes de que pudiese aplicarse el procedimiento o de ejecutarse la acción. Debido a que los actos jurídicos y las obligaciones jurídicas han de ser comprendidos e interpretados

inequívocamente por todos los organismos regulados, se ha seleccionado el término «aprobación» en lugar de «aceptación». Cuando se emplea el término «aprobación», resulta claro que la autoridad debe revisar, evaluar y proporcionar una aprobación formal de un documento, procedimiento o acción.

iii. Estructura de las normas

28. Durante el proceso consultivo de la Agencia sobre la Parte B de las SERA, algunas partes implicadas expresaron sus dudas respecto a que la estructura interna de las SERA no estaba lo suficientemente optimizada en cuanto a seguir un enfoque destinado a «facilitar la lectura». La estructura interna actual de las SERA se deriva del mandato de la Comisión a EUROCONTROL en el que se solicita un enfoque por fases, comenzando por la Parte A que ha transpuesto el Anexo 2 de la OACI casi en su totalidad. También es el resultado de la intención de continuar con una transición fluida en la que los lectores reconozcan una estructura interna que les resulte familiar. Sin embargo, con la Parte B de las SERA y la transposición solo de algunas partes de los anexos 11 y 3 de la OACI, la lógica de esta estructura resulta menos obvia y parece que algunas disposiciones podrían agruparse de manera diferente basándose en la materia que se trata en las mismas. Algunas partes implicadas creen que las diferentes partes creadas cronológicamente podrían organizarse mejor en un reglamento más homogéneo, estructurado con una lógica diferente, más coherente y de lectura más fácil. Sin embargo, otras partes implicadas no plantearon estas objeciones y parecían satisfechas con el enfoque y la estructura actuales.
29. La Agencia considera que el problema relacionado con la estructura de las SERA tiene fundamentos válidos y debe ser considerado debidamente antes de decidirse la estructura final, en pos de un reglamento mejor y para facilitar el proceso de aplicación de la norma.
30. En opinión de la Agencia, aunque la adhesión a la estructura de la OACI resultó útil en la fase de redacción de las normas para garantizar la familiaridad y facilitar la comparación, la distribución de las disposiciones relacionadas con una materia en diferentes partes de acuerdo con una jerarquía organizada por generalidades (Parte A), servicios (Parte B) y procedimientos (Parte C), no es la única opción para la obtención de una normativa SERA definitiva óptima. Hay otras opciones que pueden resultar más efectivas y facilitar la comprensión lectora y, por ello, merecen analizarse con detenimiento. De hecho, la fragmentación no justificada de las disposiciones relacionadas con la misma materia en diferentes partes debe evitarse en pos de la claridad y legibilidad de la normativa. Sin embargo, no fue posible llevar a cabo dicha revisión final durante la redacción de la Parte B de las SERA debido a la presión de tiempo y porque las diferentes partes de las SERA no estaban aún en el mismo estado en cuanto a madurez y proceso de adopción (la Parte A se encontraba «congelada», la Parte B en la fase de redacción definitiva y la Parte C en desarrollo).
- Sin embargo, la Agencia considera que un ejercicio de reestructuración de las partes A y B de las SERA en esta fase del proceso no es ni factible ni beneficioso. El motivo principal es que la Parte C de las SERA se encuentra en desarrollo y que el nivel de madurez de esta parte no permite una evaluación profunda de la estructura general de las SERA. Por ello, la estructura de las normas SERA debe considerarse cuando el proyecto de la Parte C de las mismas esté lo suficiente avanzado y teniendo en cuenta la fecha planificada de ejecución.
31. Finalmente, debe subrayarse que cualquier posible reestructuración de las normas SERA no implica que el contenido de las disposiciones de las partes A o B (o la futura Parte C) de las SERA vaya a cambiar. Al contrario, no debería haber ningún cambio sustancial de las disposiciones SERA en la Parte A ni la Parte B (ni en la futura Parte C), sino que solo podría verse afectada su posición en los capítulos y párrafos apropiados dentro de una eventual estructura modificada de las SERA.

iv. Verificación de la hora

32. En el Anexo 11 de la OACI se requiere que las verificaciones de la hora que ofrezcan las dependencias ATS se «redondeen al medio minuto más próximo». Este requisito se ha transpuesto al proyecto inicial de la Parte B de las SERA sin modificación y, en referencia a este punto, se ha recibido un número importante de comentarios. La gran mayoría de ellos indicaban que «medio minuto» no se correspondía con la práctica actual en Europa, que en la actualidad las aeronaves y pilotos disponen de medios mucho más precisos para obtener la hora correcta de otras fuentes y que una verificación de la hora al minuto más cercano sería suficiente. Además, algunas partes implicadas mencionaron ciertas incoherencias entre el Anexo 11 de la OACI y el Volumen 2 del Anexo 10 de la OACI en cuanto a la descripción de hora (medio minuto en el Anexo 11 frente a horas y minutos en el Anexo 10). Sin embargo, la disposición incluida en el párrafo 5.2.1.4.1.4 del Volumen 2 del Anexo 10 hace referencia a la transmisión de la hora en general, mientras que el Anexo 11 describe específicamente las «verificaciones de la hora». La solicitud de proporcionar verificaciones de la hora al minuto más cercano en lugar de al medio minuto fue ampliamente respaldada por el grupo de revisión y el taller público, aunque en ningún momento se formularon argumentos claros que justificaran la imposibilidad de proporcionar verificaciones de la hora redondeadas al medio minuto más cercano.
33. Los argumentos han sido considerados seriamente por la Agencia y EUROCONTROL, pero un cambio de esta naturaleza requiere estudios adicionales. El hecho es que introducir en la Parte B un criterio de menor precisión que el valor original de la OACI puede constituir un tipo de diferencia de Categoría C⁸ respecto de la norma de la OACI. Hacer que la decisión sea de común acuerdo a nivel europeo para la notificación nacional coordinada de dicha diferencia a la OACI revestiría considerable importancia, y nunca antes se ha considerado un tipo de diferencia como este dentro de las SERA.
34. En tal caso, dicho cambio requeriría una justificación rotunda para garantizar que se han estudiado y tenido en cuenta debidamente todos los aspectos relevantes antes de tomar la decisión. Se ha iniciado el estudio y actualmente se está llevando a cabo de forma conjunta y coordinada entre la Agencia, EUROCONTROL y las partes implicadas pertinentes, incluidos los usuarios del espacio aéreo. La repercusión potencial de este elemento en la seguridad hace necesario que se apliquen al trabajo la atención, los recursos y el tiempo necesarios.
35. Este es el motivo por el que (aunque se entienda perfectamente la objeción, y el hecho de que los comentarios indiquen que la práctica actual en Europa realmente es diferente de la descripción incluida en el Anexo 11) el texto del proyecto adjunto al Dictamen no incluye el cambio solicitado, sino que sigue siendo acorde con el requisito de la OACI hasta que esté disponible el resultado del estudio. Se realizarán todos los esfuerzos para garantizar que el resultado esté disponible antes de que la Comisión finalice el procedimiento de comité sobre el proyecto de la Parte B de las SERA.

v. Clasificación A del espacio aéreo

36. La definición de espacio aéreo de clase A de la OACI estipula que está designado solo para vuelos IFR. Por ello, todos los pilotos esperan encontrarse solo con vuelos IFR y estarán separados de todo el tráfico en dicho espacio aéreo. En algunos comentarios y también reacciones a las respuestas dadas a los comentarios se ha solicitado que se aplique una desviación de la definición de espacio aéreo de clase A de la OACI a fin de permitir vuelos VFR en circunstancias especiales. Tras un análisis y un debate posteriores con algunas de las partes implicadas, se recuerda que la práctica actual en algunas áreas en las que se utiliza el espacio aéreo de clase A, pero se emiten autorizaciones específicas a vuelos VFR para operar dentro del mismo, está provocando diversos problemas.

⁸ Categoría C: menos protector o parcialmente aplicado/no aplicado.

37. Como ejemplo de las preocupaciones, una es el conocimiento por parte de otros usuarios que esperan que se separe todo el tráfico; otra es la falta de claridad respecto al estado de los vuelos VFR en un espacio aéreo en el que se supone que no se admiten vuelos VFR, incluido el régimen de separación que puede, o no, aplicarse a los mismos. Posteriormente se ha concluido que esta solución requeriría un tipo de diferencia de Categoría C con respecto a la norma de la OACI. Por ello, se considera necesario mantener el uso previsto del espacio aéreo de Clase A como exclusivo para vuelos IFR. Además, se estima que podrían encontrarse otras soluciones, dentro de la Disposición de aplicación de las SERA, con objeto de proporcionar opciones alternativas a las necesidades existentes de acomodar misiones VFR cuya legitimidad se sobrentiende.
38. Entre los ejemplos de soluciones para la aceptación de cualquier vuelo VFR en un cierto volumen de espacio aéreo que pueden encontrarse en la Disposición de aplicación de las SERA, por ejemplo para operaciones habituales, está una reclasificación de algunas partes del espacio aéreo, la creación de corredores o el establecimiento de una TSA/TRA. Para tipos especiales de operaciones, debería considerarse la aplicación del Artículo 4 del proyecto de IR de las SERA y, para circunstancias inesperadas, la aplicación del Artículo 3 del proyecto de IR de las SERA (que hace referencia al Artículo 14.1 del Reglamento de base de la AESA) puede ser suficiente. Dicho intento de identificar e implementar soluciones basadas principalmente en un diseño óptimo del espacio aéreo debería constituir la solución apropiada a los problemas señalados, al tiempo que se asegura que todos los pilotos siguen entendiendo bien la clasificación del espacio aéreo y los servicios proporcionados, y se continúan respetando los requisitos de la OACI, que es uno de los objetivos del Reglamento de base de la AESA y el reglamento del espacio aéreo, y se refleja en el mandato de la CE.

vi. Clasificación F del espacio aéreo

39. En primer lugar, cabe resaltar que el espacio aéreo de clase F, según se define en el Anexo 11 de la OACI, se ha creado para permitir la provisión temporal de un servicio de asesoramiento hasta que pueda proporcionarse un servicio ATC completo.
40. La idea de que el servicio de asesoramiento debe implementarse como medida temporal solamente se incluyó en el Anexo 11 de la OACI en 2011 sobre la base de las disposiciones de PANS-ATM, 9.1.4.1.2: *«Teniendo en cuenta las consideraciones detalladas en el punto 2.4 del Anexo 11, el servicio de asesoramiento del tránsito aéreo solo debería implementarse cuando los servicios de tránsito aéreo sean inadecuados para la provisión del control de tránsito aéreo, y el asesoramiento anticollisión limitado que proporciona el servicio de información de vuelo no se ajuste a los requisitos. Si se implementa el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo, este debe considerarse normalmente como una medida temporal solamente hasta que pueda sustituirse por el servicio de control de tránsito aéreo».*
41. También cabe notar que la última frase: *«Si se implementa el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo, este debe considerarse normalmente como una medida temporal solamente hasta que pueda sustituirse por el servicio de control de tránsito aéreo»* se remonta a 1960, año en el que se incluyó en la 7ª edición del Documento 4444, Parte VII, párrafo 1.1.2.
42. Esta cuestión se trata también en el Manual de planificación de ATS de la OACI (Documento 9426), publicado en 1984. En el Documento 9426, Parte I, Sección 2, Capítulo 1, Sección 1.5 — Desarrollo progresivo de ATS, párrafo 1.5.9, se afirma que *«Es por esta razón por la que la OACI ha reconocido el desarrollo progresivo de ATS en sus disposiciones del servicio de asesoramiento de tránsito aéreo como una fase temporal e intermedia en la progresión desde el servicio de información de vuelo al servicio de control de área con el objetivo de permitir una transición ordenada de un servicio que es principalmente de naturaleza informativa a otro que requiere la asunción de mayores responsabilidades por parte de los controladores para la seguridad de las operaciones de vuelo».* Además, en el Capítulo 2, Párrafo 2.7.1, se afirma que: *«En el momento de su*

incorporación en la disposición de la OACI pertinente, se pretendía que el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo fuera considerado como una forma intermedia y temporal de ATS con objeto de permitir una transición ordenada y progresiva del FIS (en ruta o alrededor de los aeródromos) al suministro de ATC. Por ello, debe entenderse que el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo no puede y no debe constituir un fin en sí mismo, sino que solo debe instituirse para permitir al personal de control, durante un periodo de tiempo limitado, adquirir la necesaria experiencia en el suministro de ATC completo permitiéndoles actuar como si estuvieran controlando el tránsito aéreo sin asumir todas las responsabilidades inherentes a su suministro».

43. Se consideró que la IR inicialmente propuesta, relativa el espacio aéreo con servicio de asesoramiento, reflejaba correctamente la intención de la OACI. Al mantener el carácter temporal, se mantuvo el espíritu de la OACI. Sin embargo, para hacer que las disposiciones de la IR sean mensurables, se acordó establecer un límite temporal de 3 años, a medio camino entre un plazo corto y un plazo largo.
44. Los comentarios que tratan el asunto del espacio aéreo de clase F y las reacciones a las respuestas dadas a los mismos expresaron principalmente la idea de que la Clase F, de acuerdo con la OACI, debía estar permitida sin límite temporal para posibilitar que aquellos países que actualmente utilizan la Clase F de espacio aéreo continúen usándola. Estos comentarios fueron transmitidos con firmeza en el taller público por los representantes del Estado miembro que más ha utilizado esta clase en su espacio aéreo y también por algunos aeropuertos regionales del mismo país.
45. Posteriormente, basándose en los argumentos que apoyaban estos comentarios, se ha decidido eliminar el límite de 3 años de la Disposición de aplicación, y el asunto se seguirá considerando con objeto de decidir si debería simplemente eliminarse o tratarse en Medios de cumplimiento aceptables.
46. Por último cabe advertir que, dependiendo del desarrollo del tránsito, puede ser una solución más apropiada sustituir el espacio aéreo de clase F por el de clase G. Por tanto, en la norma propuesta se ha modificado el texto de la nota de la OACI para incluir esta observación.

vii. Clasificación G de espacio aéreo y capacidad de radiocomunicación obligatoria para IFR

47. Este comentario no fue realizado durante el periodo de consulta pública, sino que se formuló durante el taller, y la Agencia ha considerado importante explicarlo en el presente Dictamen. La obligación de que un vuelo IFR lleve un equipo de radio en un espacio aéreo no controlado fue puesta en tela de juicio en el taller, utilizando el ejemplo de los planeadores que vuelan en un espacio aéreo no controlado por debajo de condiciones meteorológicas visuales (VCM).
48. Además, este tema está relacionado con una aclaración ofrecida durante la consulta pública e informal llevada a cabo por EUROCONTROL sobre el significado del Apéndice 1 de la Parte B, en el que se describen las clases de espacio aéreo. La aclaración indicaba que la capacidad de radiocomunicación era obligatoria para vuelos IFR en un espacio aéreo no controlado, pero que este requisito no debía entenderse como una obligación de establecer una comunicación por radio en ambos sentidos.
49. Este problema ha sido analizado y se ha considerado que el marco normativo actual con respecto a los vuelos IFR, los vuelos en un espacio aéreo no controlado, la cualificación de la tripulación y el equipamiento de la aeronave, así como las implicaciones prácticas y de seguridad de dichas actividades, descritas en el ejemplo, no ofrecían la posibilidad de eliminar con seguridad este requisito de capacidad de radiocomunicación según fue transpuesto desde el Anexo 11 de la OACI a la Parte B de las SERA. De hecho, se considera que actividades tales como los vuelos de planeadores en un espacio aéreo no controlado por debajo de las condiciones VMC deberían estar protegidas por un estado de

espacio aéreo específico que proporcione separación de otro tráfico, y si es posible con acuerdos operativos por los que la capacidad de radiocomunicación pueda ser opcional.

viii. Selección de las mínimas de separación

50. Durante la redacción inicial de la Parte B, se decidió dejar esta sección con una referencia a la decisión de la Comisión que se tomaría más adelante. El motivo fue la complejidad del asunto y el hecho de que desde el principio se reconociera la necesidad de flexibilidad, así como la necesidad de transponer el material extraído de PANS a Disposiciones de aplicación, Medios de cumplimiento aceptables y Material guía, o no transponerse en absoluto, en función de la evaluación realizada para cada caso. Por tanto, la decisión fue posponer el tratamiento de los detalles de este elemento hasta que se lleve a cabo el trabajo de desarrollo en las partes complementarias de las SERA, a fin de evitar un posible retraso del proceso de la Parte B.
51. La inclusión del valor de las mínimas de separación vertical no formó parte de la NPA en la que inicialmente se afirmaba que *«la Comisión propondrá medidas con respecto a la selección de las mínimas de separación»*.
52. En vista del hecho de que las mínimas de 1 000 pies y 2 000 pies ya están implícitas a través de la inclusión de una referencia a la tabla de niveles de crucero en el Apéndice 2 del Anexo I de las SERA, se consideró apropiado incluir el texto de PANS ATM, 5.3.2 de la OACI como aclaración del problema al considerar la separación vertical. Nace así un entendimiento común y armonizado de los criterios de separación vertical. En lo relativo a la separación horizontal, no formaría parte de la IR, sino que será abordada en Medios de cumplimiento aceptables o Material guía, según se indicó en el taller.
53. Esta distribución suscitó varios comentarios durante la consulta, desde preguntas acerca de la futura decisión de la Comisión hasta la falta de entendimiento del significado exacto y el objetivo de la referencia. De la consulta pública se desprendió que la sección sobre la selección de las mínimas de separación podía redactarse con la indicación de que el principio general sería que el ANSP presentaría la propuesta de selección de las mínimas de separación para su aprobación por parte de la autoridad competente. El grupo de redacción lo consideró un enfoque válido y seguro que respetaba los principios de separación entre provisión y supervisión del servicio.
54. Tal como se propuso en la NPA y posteriormente se reflejó en el CRD, la intención era colocar este proceso de selección en la futura Parte-ATS que debe desarrollarse tras las SERA, debido a que no cumplía de forma evidente el criterio del «reglas del aire» acordado. Sin embargo, las discusiones en el taller demostraron que existía una cierta expectativa por parte de las partes implicadas de disponer de un material más concreto sobre este asunto sin dilación, que por tanto desembocó en el texto ahora propuesto en el presente Dictamen. Este enfoque tiene también como ventaja consolidar la coherencia dentro de toda la sección 2.3 del proyecto de IR, ya que es definitivamente necesario mantener algunas subsecciones en las SERA.
55. En el proyecto de normativa adjunto al presente Dictamen se han tenido en cuenta todos los comentarios recibidos. Se considera que el proyecto de normativa proporciona la flexibilidad y proporcionalidad necesarias, puede complementarse con Medios de cumplimiento aceptables y Material guía, si fuera necesario, y se considera también el enfoque más práctico para reflejar en el entorno normativo de la UE la especificidad de la relación existente entre las reglas de la OACI y los procedimientos de la misma.

ix. VFR especial (SVFR) nocturno

56. La sección 2.6.1 del proyecto de Parte B de las SERA se ha elaborado sobre la base de la herramienta nº 4 del conjunto de herramientas de clasificación del espacio aéreo, desarrollada en el pasado por el Equipo de Espacio Aéreo y Navegación de EUROCONTROL. Tal como solicitaron las partes implicadas, las disposiciones se han incluido en el proyecto de IR de las SERA y, de este modo, complementan las reglas de la OACI. Cuando se desarrolló dicha herramienta, el consenso general de las partes

implicadas era que el SVFR debía permitirse únicamente durante el día. En aquel momento, los representantes de la aviación general se oponían con firmeza al SVFR nocturno por motivos de seguridad. Con posterioridad, el grupo de elaboración de proyectos decidió que el SVFR se autorizaría «solo durante el día», lo cual se incluyó como uno de los criterios relacionados con la autorización SVFR para la publicación de la NPA.

57. Sin embargo, se formularon varios comentarios que abogaban por la autorización del SVFR nocturno. El grupo de redacción tenía reservas sobre este aspecto, ya que no existía material de seguridad significativo disponible que justificara una desviación de las disposiciones del conjunto de herramientas, lo que sirvió de base a la respuesta proporcionada a los comentarios correspondientes. Por otro lado, el propio conjunto de herramientas jamás había estado sujeto a una evaluación formal de la seguridad y el nivel de seguridad de las herramientas se desprendía esencialmente del hecho de que estaban basadas en las «prácticas recomendadas» europeas y desarrolladas por expertos en aviación bien informados a cargo de cuestiones de seguridad.
58. Uno de los motivos técnicos para no considerar apropiados los SVFR nocturnos era que el SVFR se diseñó principalmente para permitir que un vuelo VFR entrase o abandonase una zona controlada (CTR) cuando las condiciones VFR no se cumplieren dentro de esa CTR. Sin embargo, la transposición de estas condiciones por la noche ofrecía opciones muy limitadas para que el vuelo abandonase la CTR, debido a los requisitos NVFR de la Parte A de las SERA, muy cercanos a los criterios VMC dentro de una CTR.
59. Los debates en el taller mostraron que los comentarios relacionados con los SVFR nocturnos se basaban en problemas reales y que existían, de hecho, una justificación y motivos aceptables para tales solicitudes, básicamente que pueden darse unas condiciones meteorológicas insuficientes debido a diferentes criterios. En el caso, como se ha explicado anteriormente, de que el techo de nubes fuera demasiado bajo para unas VMC normales pero permitiera que operaciones tales como los circuitos de prácticas de aeródromos siguieran reuniendo las condiciones para VFR nocturnos, podría existir cierta ventaja en llevar a cabo SVFR nocturnos, siempre que la dependencia ATS local lo considerara oportuno y emitiera la autorización.
60. Así pues, y para tener en cuenta todos estos comentarios, se ha decidido que el criterio de vuelos diurnos podría complementarse con la posibilidad de que la autoridad competente permitiese SVFR nocturnos, partiendo de la base de que lo haría tras una evaluación local de la seguridad, incluida la evaluación de las costumbres y condiciones locales de NVFR/SVFR. En cualquier caso, tal como se realizara para la Parte A de las SERA, todas las disposiciones tomadas del conjunto de herramientas de clasificación del espacio aéreo y todos los elementos del proyecto de IR que se consideran complementarios del material de la OACI estarán sujetos a una evaluación de la seguridad. El informe resultante estará disponible antes de que la Comisión finalice el procedimiento de comité sobre el proyecto de la Parte B de las SERA.

x. Ámbito del FIS

61. Se expresó un número importante de comentarios acerca del alcance de los requisitos descritos en la Parte B, apartado 3.2.2, y especialmente el hecho de que una lectura estricta de los requisitos tal como están redactados podría dar lugar a obligaciones impracticables de proporcionar enormes cantidades de información innecesaria o, a veces, no disponible. Estas preocupaciones se han repetido en el taller, a partir de la respuesta dada a estos comentarios en el CRD, que explicaba la intención de aclarar el asunto en el Material guía. Las partes implicadas indicaron que seguía habiendo ciertas preocupaciones debido al hecho de que el Material guía no podía modificar jurídicamente el contenido de un requisito vinculante.
62. La Agencia y EUROCONTROL acordaron en el taller que se realizarían intentos por dar con una redacción óptima que respetara las expectativas legítimas de los pilotos y garantizara una «situación predeterminada más segura», sin crear una carga excesiva

para las dependencias ATS, que podría resultar desequilibrada con respecto a la práctica actual y razonable, y que además podría crear una ineficiencia operativa por ocuparse en exceso la frecuencia.

63. La Agencia y EUROCONTROL han revisado con detenimiento las disposiciones y la posibilidad de modificar la redacción sin que ello conlleve la necesidad de notificar a la OACI una diferencia de Categoría C. Tras este análisis se ha concluido que la modificación de las disposiciones con palabras tales como «según sea aplicable» o «si es viable» da lugar a disposiciones de mala calidad y podría desequilibrar las prácticas existentes e incluso generar una diferencia de Categoría C también.
64. Por tanto, se ha concluido que el texto no se modificará. Sin embargo, la forma final del proyecto de requisito se complementará también con Material guía con objeto de aclarar la intención y de explicar la necesidad de no mantener la frecuencia ocupada con información no necesaria, no disponible o no solicitada por el piloto en el caso de la información general. El Material guía se desarrollará empleando la Nota 1 del Anexo 11 de la OACI, apartado 4.2.2, que debe entenderse que una dependencia ATS puede no siempre estar al tanto de todo el tráfico (cobertura de la detección, contacto por radio, etc.) y que, por consiguiente, puede no ser capaz en algunos casos de ofrecer información relevante acerca de los peligros de colisión.

xi. Servicios MET

65. Tal como se explicó en la NPA, el capítulo 5 del proyecto de Disposición de aplicación transpone disposiciones relevantes del Anexo 3 de la OACI que se considera que tienen el carácter de reglas del aire. Estos elementos están básicamente relacionados con aeronotificaciones realizadas por las aeronaves.
66. El resultado de la NPA demostró que existía un sentimiento muy extendido entre las partes implicadas de que las secciones que se refieren a la transmisión automática de datos no deben tratarse en las SERA. Los comentarios indicaban que la transmisión automática de datos (enlace de datos) debe tratarse junto con todos los demás aspectos cuando se regule la transmisión automática de datos y el enlace de datos.
67. Por tanto, el capítulo 5 de la Parte B de las SERA adjunto al presente Dictamen solo incluye disposiciones relativas a las aeronotificaciones especiales y otras observaciones no ordinarias de aeronave mediante voz.
68. Para ocuparse de las preocupaciones ya expresadas por las partes implicadas en relación con la separación de estas disposiciones de una sección común del Anexo 3 de la OACI, la Agencia tiene previsto realizar, a su debido tiempo, una matriz que asegure que no se omita involuntariamente ninguna disposición en el ejercicio de transposición general de las SARP de la OACI al marco regulador europeo.

xii. Interceptación de aeronaves civiles

69. La sección relacionada con la interceptación de aeronaves civiles fue transpuesta del Anexo 11 de la OACI a la Parte B de las SERA sin cambios en el texto original de la OACI. Ninguno de los Estados miembros de la Unión Europea notificó diferencias a la OACI en las secciones relacionadas del Anexo 11 de la OACI. Sin embargo, se produjo un comentario, reiterado durante y después del taller y que fue presentado como reacción, que cuestionaba en particular la obligación de la dependencia ATS de intentar establecer una comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada e informar al piloto de la interceptación. Además de la comunicación y las explicaciones ya facilitadas, y con objeto de evitar cualquier riesgo de cambios que pudieran minar la seguridad y la integridad de la Parte B de las SERA en caso de modificarse estas disposiciones, resulta importante subrayar que las disposiciones relevantes afectan solo a la dependencia ATS civil que controle la aeronave civil potencialmente interceptada y que estas disposiciones tienen solo fines de seguridad y absolutamente ninguna intención ni capacidad de determinar la manera en que se desarrolla la interceptación.

70. Además, debe explicarse que la sección relevante que comienza con palabras que indican que la dependencia ATS «adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso: ...» proporciona la necesaria flexibilidad y se considera que deja a la discreción de las autoridades de los Estados miembros el establecimiento de unos procedimientos nacionales propios.
71. Finalmente, el apartado 4.2.2 proporciona una aclaración adicional respecto a la forma en que deberá establecerse la comunicación aeroterrestre.

xiii. Colación por voz de los mensajes de Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC)

72. El proyecto de Parte B de las SERA propuesto en la NPA indicaba que la decisión de si sería o no necesaria la colación de los mensajes CPDLC correspondía a la autoridad competente. Este es un ejemplo de la transposición del concepto de «autoridad ATS» presente en el material de la OACI, que debía cambiarse por «proveedor de servicios» o «autoridad competente» en el marco regulador europeo, tal como se ha explicado en la sección i anterior. Un número significativo de comentarios indicó que la decisión de realizar dicha colación era claramente de naturaleza operativa. Además, se consideró que esta decisión operativa estaría sujeta a una evaluación de la seguridad que debería ser aprobada por la autoridad competente.
73. Se ha aceptado la validez de las explicaciones recibidas en la consulta escrita y en el taller, y el proyecto de IR adjunto al presente Dictamen refleja la naturaleza operativa de esta decisión al referirse al ANSP en lugar de a la autoridad competente.

xiv. Zona obligatoria de radio (RMZ) — Zona obligatoria de transpondedor (TMZ)

74. Los conceptos de Zona obligatoria de radio y Zona obligatoria de transpondedor proceden del conjunto de herramientas de clasificación del espacio aéreo de EUROCONTROL. Se crearon para responder a una amplia preocupación y con la intención de mejorar la seguridad en algunas partes del espacio aéreo en las que la simple implementación de la clasificación del espacio aéreo de la OACI no resultaba suficiente para ofrecer el nivel de seguridad esperado con respecto al nivel de actividades aeronáuticas desarrolladas en dicho espacio aéreo.
75. La introducción de RMZ y TMZ en la Parte B de las SERA ha sido respaldada en general por los comentarios recibidos y debería considerarse como una mejora significativa en la implementación común en Europa de los medios disponibles para potenciar la seguridad. En algunos comentarios se ha propuesto una mejora del texto propuesto, que ha sido aceptada e incluida en el proyecto de normativa adjunto al presente Dictamen.
76. Cabe notar que aunque RMZ y TMZ no proceden del Anexo 11 ni del Anexo 3 de la OACI, no constituyen una diferencia respecto de la OACI, ya que el Anexo 11 ya contenía algunas disposiciones que permitían requisitos específicos para el uso obligatorio de contacto por radio o de transpondedor en partes designadas del espacio aéreo. El concepto recién introducido es que estos requisitos se formularán e implementarán de la misma manera en toda Europa, de una forma que sea claramente comprensible para todos los pilotos, independientemente de su origen o nacionalidad. RMZ y TMZ se incluirán de cualquier modo en el paquete de elementos sujetos a una evaluación de la seguridad que se facilitará a la Comisión tras publicarse el presente Dictamen.

xv. Limitación de velocidad de 250 kts

77. En cuanto a la cuestión del límite de velocidad aerodinámica asociado a la clasificación del espacio aéreo, el proyecto de la Parte B de las SERA no modifica los requisitos originales de la OACI. Sobre este asunto se han recibido comentarios de naturaleza contradictoria, así como algunas reacciones contradictorias al CRD. En algunos comentarios se solicitaba que se ampliara la limitación de velocidad a todas las clases de espacio aéreo por debajo de 10 000 pies, mientras que en otros comentarios se solicitaba

que se aplicara solo a vuelos VFR, o que ciertos vuelos estuvieran exentos de la obligación por diversos motivos.

78. El principio de «ver y evitar», que es el origen de la limitación de velocidad, se aplica a vuelos VFR e IFR, así como a las situaciones en las que no se proporciona separación. Es de notar que las limitaciones de velocidad operativas asociadas a autorizaciones o procedimientos específicos pueden seguir aplicándose, sujetas a la aprobación de la autoridad competente, siempre que no contradigan la limitación de velocidad de la OACI/SERA asociada a la clasificación del espacio aéreo (por ejemplo, velocidad específica asociada a SID y STAR).
79. Con respecto a un comentario en el que se solicitaba la exención de la limitación de velocidad para algunas categorías de aeronaves que debieran volar a alta velocidad por motivos técnicos u operativos, debe repetirse que la IR de las SERA se aplica solo al GAT. Permitir velocidades elevadas, contradiciendo a la OACI, en un entorno aeronáutico abierto a todas las categorías de usuarios del espacio aéreo solo puede competir a un Estado miembro con respecto a su propio espacio aéreo en el marco del mandato de sus propios reglamentos nacionales (por ejemplo, OAT), pero sería muy difícil hacer extensible una decisión así, y no debería aplicarse a todo el espacio aéreo europeo ni a las reglas GAT aplicables a dicho espacio aéreo.
80. Posteriormente, se ha decidido mantener en el proyecto de normativa adjunto al presente Dictamen la limitación de velocidad de 250 kts según se describe en el Anexo 11 de la OACI.

xvi. Suplemento de la Parte B de las SERA

81. El suplemento que introduce las diferencias entre la Parte B de las SERA y los anexos de la OACI pertinentes, que requerirían un común acuerdo y una notificación a la OACI por parte de los Estados miembros, fue elaborado de acuerdo con el contenido del proyecto de la Parte B en la NPA. Se recibieron varios comentarios que indicaron que se introdujeran mejoras o cambios solicitados en línea con los cambios propuestos para el propio proyecto de IR.
82. Se ha revisado y modificado el suplemento de acuerdo con los cambios introducidos en el propio proyecto de IR después de la consulta y se adjunta al presente Dictamen.
83. El suplemento de la Parte B de las SERA contiene ahora nueve diferencias, incluidas aquellas correspondientes a las notas de la OACI elevadas a carácter vinculante, frente a 253 diferencias notificadas con todo el Anexo 11 de la OACI y otras 111 relacionadas con los elementos del Anexo 11 de la OACI que se han conservado para la Parte B de las SERA.

IV. Evaluación de las repercusiones normativas (RIA)

Finalidad y efecto perseguido

84. El objetivo de la RIA es determinar la mejor opción para lograr el objetivo de la actividad normativa, al tiempo que se minimizan las posibles repercusiones negativas. Consta de una serie de cinco pasos lógicos que estructuran el análisis: identificación de problemas, definición del objetivo, desarrollo de la opción, análisis de repercusiones y comparación de opciones. En este caso concreto, la comparación de opciones es bastante limitada debido a que el proyecto de IR de las SERA se desarrolló de conformidad con el mandato SERA y, como ya se ha mencionado en la NPA 2011-02, la posibilidad de elegir las opciones sobre cómo continuar con el desarrollo del proyecto de IR de la Parte B de las SERA era limitada. Por tanto, solo se analizará la opción seleccionada.

85. La RIA actual no repite por entero la RIA presentada en la NPA, sino que contempla los puntos principales y añade algunas repercusiones nuevas identificadas durante el proceso de consulta.

a. Problemas tratados en la RIA de la Parte B de las SERA

86. La transposición de las disposiciones apropiadas del Anexo 11 y del Anexo 3 de la OACI a las Normas de vuelo europeas armonizadas (SERA).

87. Además, la Comisión Europea solicitó claramente en el mandato SERA que el trabajo desembocara principalmente en la creación de un proyecto de Disposición de aplicación de la Comisión Europea, a menos que se considerara que no es necesaria una armonización completa. También se solicitó que la disposición diera prioridad a soluciones compatibles con la OACI.

b. Magnitud del problema

88. Como se ha mencionado anteriormente, incluso aunque el Anexo 2 de la OACI se llame «Reglas del aire», se ha reconocido que hay disposiciones que tienen el carácter de «reglas del aire» que también pueden encontrarse en otros documentos de la OACI. Esa fue la base del desarrollo del proyecto de la Parte B de las SERA, al identificarse qué disposiciones procedentes del Anexo 3 y del Anexo 11 de la OACI debían transponerse a la legislación de la UE como reglas del aire.

89. El proyecto IR de las SERA no tiene como objetivo principal crear nuevas obligaciones para los Estados miembros, sino que pretende armonizar la forma en que se aplican las obligaciones existentes de la OACI dentro del cielo único europeo. Debido a que las disposiciones transpuestas de la OACI se han utilizado en todo el mundo durante mucho tiempo, la magnitud del problema no se considera importante.

90. Existen pocos casos en los que el proyecto de la Parte B de las SERA propuesto difiere (diferencia de Categoría A) de los SARP de la OACI. Las diferencias propuestas están justificadas. Para la propuesta relacionada con las verificaciones de la hora redondeadas al minuto más cercano, que probablemente constituirían una diferencia de Categoría C, se llevará a cabo una evaluación de la seguridad, que se entregará a la Comisión para que sirva de ayuda en el procedimiento de comité.

c. Breve declaración de los objetivos del Dictamen

91. El objetivo principal es continuar con el esfuerzo ya iniciado por la Comisión Europea de establecer un conjunto armonizado de reglas del aire para el espacio aéreo europeo con el fin de aumentar la seguridad y reducir los inconvenientes y el riesgo de malentendidos provocados por los diversos conjuntos de reglas nacionales; así como garantizar un tránsito aéreo internacional rápido y eficiente, para lo cual es necesario un entendimiento común de los signos, procedimientos anticollisión, instrucciones de los servicios de tránsito aéreo, fraseología y otras cuestiones similares.

Opciones

92. La opción seleccionada es «proyecto de la Parte B de las SERA, por el que se transponen disposiciones de las reglas del aire de los anexos de la OACI, excepto las del Anexo 2». Esta opción se eligió de conformidad con el mandato SERA.

Sectores afectados

93. La IR de las SERA afectará a personas (pilotos, ATCO) y entidades (Estados miembros, autoridades competentes, ANSP, operadores de aeronaves y, muy probablemente, operadores de aeródromos).

Repercusiones

a. Todas las repercusiones identificadas

94. Las personas y entidades que operen en los Estados miembros que implementaron una clasificación del espacio aéreo sin seguir exactamente la disposición de la OACI (por ejemplo, permitiendo ciertos VFR en la Clase A o no usando la Clase F como una clasificación temporal, etc.) pueden verse afectadas por la aplicación de este reglamento. Además, las pocas incorporaciones en relación con los SARP de la OACI (por ejemplo, elevar algunas notas al rango de disposiciones, según se describe en el suplemento de la Parte B de las SERA, y nuevas disposiciones basadas en el conjunto de herramientas de clasificación del espacio aéreo) también pueden afectar a esos sectores identificados.
95. Con el objetivo de preparar una evaluación cuantitativa bien estructurada y desglosada, es necesaria la realización de un estudio paneuropeo destinado a identificar:
- los Estados miembros en los que la clasificación del espacio aéreo SERA supondrá cambios;
 - cómo van a repercutir en las legislaciones nacionales afectadas los cambios introducidos y cómo se llevará a cabo la aplicación;
 - hasta qué punto el acceso de algunos usuarios del espacio aéreo a ciertas partes del mismo se verá afectado y si las herramientas recién introducidas en la Parte B de las SERA permitirán mitigar los problemas mediante nuevos procedimientos;
 - qué recursos, incluida la formación, serán necesarios para la implementación de los nuevos procedimientos.
96. Este tipo de estudio probablemente requerirá tiempo y recursos, y teniendo en cuenta el poco plazo de que se dispone para la redacción de las SERA en general, no se considera viable y, por ello, difícilmente es posible una evaluación cuantitativa creíble.

i. Seguridad

97. Para evaluar adecuadamente el efecto general sobre la seguridad de las Disposiciones de aplicación, los Medios de cumplimiento aceptables y el Material guía, es necesario disponer del paquete legislativo completo. Además, se considera necesario tratar también la IR de las SERA junto con las Disposiciones de aplicación recientemente adoptadas para el otorgamiento de licencias a la tripulación de vuelo, habiendo ya recibido las normas de operaciones aéreas el voto positivo del Comité de AESA, y con las futuras disposiciones relativas a la Parte-ATS y Parte-MET. En este caso particular, la Parte B de las SERA introduce en la legislación de la UE solo las disposiciones transpuestas del Anexo 3 y del Anexo 11 de la OACI, que se considera que tienen el carácter de «reglas del aire». La Parte B de las SERA complementa la Parte A de las SERA, la cual transpone las disposiciones del Anexo 2 de la OACI. Además, se realizará más trabajo por lo que respecta al desarrollo de la IR de las SERA, con el que se transpondrán las disposiciones que corresponda del Anexo 10 de la OACI, PANS-ATM, PANS-OPS y demás documentos a la legislación de la UE. De hecho, el conjunto legislativo íntegro debería considerarse completo únicamente cuando se adopten todas las IR según se describe en la sección «Estructura de las normas». Sin embargo, cabe

resaltar que una vez estén en vigor y aplicadas todas las medidas relevantes (Disposiciones de aplicación, Medios de cumplimiento aceptables y Material guía), se considera que la repercusión general sobre la seguridad será positiva frente a la situación actual, ya que se aplicarán uniformemente los SARP de la OACI en el espacio aéreo europeo.

98. Como ya se ha explicado, no es razonable esperar que se prepare al mismo tiempo un conjunto completo de normas europeas armonizadas. Así lo reconoce también la Comisión Europea en el mandato SERA a EUROCONTROL, que prevé un enfoque por fases en el desarrollo de la IR de las SERA.
99. Sin embargo, resulta necesario evaluar las repercusiones sobre la seguridad de dicha transposición, teniendo en cuenta el alcance de la Parte B de las SERA, a fin de demostrar que la normativa es intrínsecamente segura. Se ha llevado a cabo una evaluación de las repercusiones sobre la seguridad — capítulo III de la NPA (Resumen de la evaluación de seguridad de la Parte B de las SERA), para tratar la transposición europea de los requisitos de los servicios de tránsito aéreo con carácter de «reglas del aire» al marco legislativo del cielo único europeo.
100. Este proceso de evaluación de las repercusiones sobre la seguridad se ha llevado a cabo en las distintas fases del desarrollo de la normativa.
101. Durante la fase inicial, se han identificado seis especificaciones de seguridad SERA de alto nivel para desarrollar apropiadamente las disposiciones de la Parte B de las SERA con objeto de demostrar que: *«se ha determinado un conjunto completo y correcto de requisitos de los servicios de tránsito aéreo, que tienen el carácter de “reglas del aire”, para garantizar el movimiento seguro del tránsito aéreo dentro de la UE»*.
102. Al final de la fase de desarrollo, se ha demostrado que la Parte B de las SERA está completa, es correcta, presenta suficiente solidez e integridad, se puede aplicar/alcanzar y es coherente con el objetivo de la IR. Cabe notar que en su mayoría los requisitos de la Parte B de las SERA se consideran requisitos de seguridad porque sus objetivos principales son mitigar peligros o riesgos existentes inherentes a la aviación (por ejemplo, colisiones en vuelo, colisiones durante el rodaje, etc.).
103. Además, según se exige en la Disposición de aplicación de las SERA, la transición de la situación actual de los Estados miembros a la aplicación de las disposiciones de la Parte B de las SERA estará respaldada por una evaluación local de la seguridad para gestionar con seguridad esta fase de transición.
104. Por último, dicha evaluación concluyó que no debían permitirse exenciones a la normativa y que se activaría un proceso de «mantenimiento» con el objetivo de considerar futuras necesidades de seguridad, enmiendas al Anexo 11 y al Anexo 3 de la OACI, o cualquier modificación derivada de un cambio dentro del entorno operativo de la UE.
105. Para terminar, la aplicación de este proceso estructurado de evaluación de las repercusiones sobre la seguridad ha demostrado que los requisitos de los servicios de tránsito aéreo de la Parte B de las SERA, que tienen el carácter de «reglas del aire», garantizan un movimiento del tránsito aéreo más seguro dentro de la UE y su aplicación solo será totalmente segura cuando el sistema reglamentario de aviación europeo esté completo y en funcionamiento. De hecho, todas las cuestiones de seguridad, las recomendaciones y los supuestos identificados durante el proceso de evaluación de la seguridad han sido tratados adecuadamente en la IR de las SERA que se adjunta al presente Dictamen, o bien se ha iniciado una acción para tratarlas debidamente (por ejemplo, el desarrollo continuado de Medios de cumplimiento aceptables y Material guía para la Parte B de las SERA, así como el desarrollo continuado de otra normativa en el marco del Reglamento de base).
106. Finalmente, es importante resaltar que se van a analizar las repercusiones sobre la seguridad de algunos elementos, como las verificaciones de la hora redondeadas a los

minutos más cercanos en lugar de a los medios minutos, así como las nuevas disposiciones del tipo RMZ y TMZ, y que el resultado de esta evaluación se facilitará a la Comisión.

ii. Económicas

107. En esta etapa, los costes incluyen en su mayoría los asociados con la difusión de la información, la formación y la familiarización de los proveedores de servicios de navegación, operadores de aeródromos y usuarios del espacio aéreo con la normativa. Sin embargo, se consideran costes «únicos» para cambiar las reglas y los procedimientos la primera vez. Tras este primer paso, se espera una reducción de los costes continuos gracias a la armonización. Sin embargo, debe resaltarse que, debido a la falta de datos disponibles de todos y cada uno de los Estados miembros, la valoración de la evaluación de las repercusiones económicas es solo cualitativa.
108. El efecto sobre las diversas áreas del espacio aéreo europeo podría ser:
- ningún cambio, cuando las reglas nacionales ya sean plenamente conformes con la Parte B de las SERA;
 - modificación de algunas reglas nacionales de forma que sean conformes con la Parte B de las SERA (debido a que la Disposición de aplicación de las SERA no transpone por completo el Anexo 11 o el Anexo 3 de la OACI y la transposición completa se producirá más adelante);
 - ninguno de los Estados miembros tendrá ya que realizar esfuerzo alguno por transponer las enmiendas del Anexo 11 y del Anexo 3 de la OACI⁹, ya que esto se realizará a nivel de la Unión Europea con la enmienda de la Disposición de aplicación europea.
109. La magnitud de las repercusiones dependerá de:
- los costes nacionales asociados con el cumplimiento de los requisitos para llevar a cabo evaluaciones nacionales de seguridad de los cambios (si los hubiera) asociados con la aplicación de la Parte B de las SERA;
 - el número y alcance de las diferencias identificadas entre la Parte B de las SERA y las reglas nacionales;
 - la magnitud de los cambios (si los hubiera) en los procedimientos operativos que se necesiten en cualquier Estado miembro; y
 - la magnitud de las medidas de mitigación de riesgos (si las hubiera) requeridas según la evaluación de seguridad que debe llevarse a efecto localmente.
110. Los costes de la Disposición de aplicación de la Parte B de las SERA pueden incluir:
- los costes de difusión de la información, formación y familiarización con la Disposición de aplicación de las SERA;
 - los costes de los cambios en los procedimientos operativos;
 - los costes de las medidas de mitigación de riesgos (si las hubiera) requeridas según la evaluación de seguridad que debe llevarse a efecto localmente.
111. Las repercusiones para los organismos de reglamentación, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), operadores de aeródromos y usuarios del espacio aéreo dependerán claramente de la diferencia existente entre las reglas nacionales y los anexos 3 y 11 de la OACI, y en consecuencia, entre las primeras y la Parte B de las SERA. La participación de los ANSP, operadores de aeródromos y operadores de aeronaves incluirá

⁹ Respecto a aquellos SARP de la OACI que ya se hayan transpuesto a la legislación de la UE

la difusión de la información acerca de cualquier cambio de regla que afecte a su plantilla, la formación de la misma, según sea oportuno, y la implementación de los cambios en los procedimientos operativos que sean necesarios. Las autoridades competentes tendrán que asegurarse de que sus plantillas conocen cualquier cambio de las reglas dentro de su propio espacio aéreo y garantizar el cumplimiento de las reglas modificadas por parte de los ANSP, operadores de aeropuertos y usuarios del espacio aéreo. Si se estableciera un periodo de transición apropiado para la entrada en vigor de las normas de la Parte B de las SERA, estas repercusiones podrían suavizarse.

Organismos de reglamentación/autoridad competente

112. Los organismos de reglamentación/autoridades competentes necesitarán asegurarse al principio de que se han implementado los cambios requeridos en las reglas, lo cual implicará un coste (por ejemplo, inspectores). A partir de ese momento, los costes de garantizar el cumplimiento de cualquier regla modificada no diferirán de los costes existentes de garantizar el cumplimiento de las reglas actuales. Es posible que algunos Estados miembros que se ven afectados por las disposiciones de la Parte B de las SERA necesiten modificar su legislación nacional para adaptarla según corresponda.
113. En algunos casos concretos, el coste puede provenir de la necesidad de introducir cambios en la clasificación del espacio aéreo y, por tanto, de la necesidad de modificar todas las cartas y publicaciones pertinentes. Además, la introducción de cambios en el diseño del espacio aéreo (tales como nuevas rutas ATS, espacio aéreo restringido o segregado, etc.) será necesaria en algunos Estados miembros con objeto de ajustarse a la clasificación de espacio aéreo y dar cabida a usuarios de espacios aéreos específicos.

ANSP y operadores de aeródromos

114. Todos los ANSP deberían tener ya en vigor los procedimientos necesarios para garantizar que la información apropiada se difunde entre todo el personal necesario. Aunque se observarán algunas repercusiones a nivel administrativo, dados los cambios necesarios para cada ANSP, el uso de estos procedimientos existentes para aplicar la Parte B de las SERA no debería afectar de forma significativa a los costes de ANSP.
115. Con respecto a la formación, aunque pueden originarse ciertos costes menores relacionados con la actualización de los materiales de formación, el coste de los cursos de formación cuando estén en vigor las nuevas normas no debería diferir del coste actual de mantener la competencia del personal. Los costes de formación podrían aumentar solo en aquellos Estados miembros en los que se necesite modificar la clasificación del espacio aéreo y además deban modificarse en consonancia los procedimientos ATS. En cualquier caso, el coste de los cambios en los procedimientos operativos destinados a promover la aplicación de la Parte B de las SERA solo puede calcularse localmente.
116. Además, si los Estados miembros decidieran reclasificar el espacio aéreo de clase F como espacio aéreo controlado, es probable que se originaran costes adicionales relacionados con la formación y el empleo de agentes de control de tránsito aéreo.
117. En los casos en los que los operadores de aeropuertos proporcionen también servicios de navegación aérea, se verán afectados del mismo modo que los ANSP por la aplicación de la Parte B de las SERA.

Operadores de aeronaves y usuarios del espacio aéreo

118. Los procedimientos ordinarios existentes de charla prevuelo requeridos por los reglamentos europeos o nacionales cubren la difusión de la información en la normativa propuesta. Por tanto, el presente proceso debería poder gestionarse en el marco de los procedimientos actuales con un mínimo efecto sobre los costes.
119. En cuanto a la formación y los exámenes, al igual que con los ANSP, aunque pueden originarse costes menores asociados a la actualización de los materiales de formación, los costes de esta cuando entren en vigor las nuevas normas solo podrán calcularse localmente.
120. En algunos casos concretos, cuando el organismo de reglamentación/autoridad competente de los Estados miembros decida implementar RMZ y/o TMZ en los espacios aéreos de clase G, F y E, un número limitado de las aeronaves utilizadas para aviación general puede requerir equipos adicionales, pero la estimación de coste solo puede llevarse a cabo localmente por aquellos Estados miembros que implementen estas medidas.
 - iii. Medioambientales
121. En cuanto a las repercusiones medioambientales previstas, no se espera ninguna o, en todo caso, solo repercusiones menores.
 - iv. Sociales
122. No se espera ningún tipo de repercusión social.
 - v. Otros requisitos aeronáuticos fuera del ámbito de AESA o SES
123. Ningún otro requisito fuera del ámbito de AESA o SES. Sin embargo, debe reconocerse que, aunque las operaciones de aeronaves militares y los proveedores de servicio militar que ofrecen servicios principalmente a OAT están fuera del ámbito del SES o del Reglamento de base de AESA, la aplicación de estas disposiciones a nivel europeo podría potencialmente tener algunos efectos sobre sus actividades, que sin embargo no pueden estimarse con la información disponible. Además, resulta importante destacar que las repercusiones se producirían principalmente en la parte «GAT» de las actividades

militares (como organismos de reglamentación, usuarios del espacio aéreo o ANSP) y, a este respecto, dichas repercusiones pueden considerarse similares a las producidas en el caso de las entidades civiles.

Resumen y evaluación final

- a. Comparación de las repercusiones positivas y negativas de cada opción evaluada
124. Tal como se mencionó anteriormente, la posibilidad de elegir las opciones en cuanto a cómo continuar con el desarrollo del proyecto de parte B de las SERA era limitada. Por este motivo, esta RIA no puede realizar un análisis comparativo de las repercusiones de cada opción, sino que se concentra en la evaluación de los efectos positivos y negativos de la opción seleccionada «proyecto de la Parte B de las SERA, por el que se transponen disposiciones de las reglas del aire de los anexos de la OACI, excepto las del Anexo 2».

a.1 Efectos positivos:

- Aplicación uniforme de las normas de vuelo europeas armonizadas dentro del alcance del Reglamento de base y los reglamentos SES.
- Reglamento único que abarque requisitos, relacionados con las reglas del aire procedentes del Anexo 2 de la OACI, y la transposición de disposiciones de reglas del aire de los anexos de la OACI, excepto las del Anexo 2.
- Los usuarios del espacio aéreo no tendrán que seguir la transposición específica de cada Estado miembro de los SARP de la OACI relacionados con las reglas del aire cuando vuelen dentro del espacio aéreo europeo.
- Menores molestias y riesgos de malentendidos provocados por los diferentes conjuntos de reglas del aire nacionales y la diferente aplicación de la clasificación del espacio aéreo.
- Respaldo a los Estados miembros facilitándoles la aplicación uniforme y conforme de los SARP de la OACI. Los Estados miembros no tendrán que esforzarse más por transponer enmiendas a las disposiciones afectadas del Anexo 11 y del Anexo 3 de la OACI en el futuro, ya que esto se hará de forma centralizada a nivel europeo mediante las tareas normativas apropiadas.
- Armoniza la implementación de la clasificación del espacio aéreo de la OACI.
- Armoniza las disposiciones relacionadas con VFR especial y proporciona condiciones inequívocas para su aplicación.
- Proporciona herramientas a los Estados miembros para potenciar la seguridad en aquellas partes del espacio aéreo en las que se estime necesario, mediante el establecimiento de Zonas obligatorias de radio (RMZ) y Zonas obligatorias de transpondedor (TMZ). De esta forma, se capacita a los Estados miembros para acomodar la clasificación del espacio aéreo de la OACI de conformidad con sus necesidades concretas.

a.2 Efectos negativos:

- Según se ha mencionado anteriormente, el principio mantenido para la evaluación de repercusiones es limitar el ámbito a los aspectos generales, ya que no puede entrar en detalles de aplicación ni en elementos específicos nacionales de la aplicación de la Parte B de las SERA. Además, debido al escaso plazo de que se dispone, no se ha llevado a cabo un estudio sobre los detalles de la aplicación ni sobre los elementos específicos nacionales de la aplicación de la Parte B de las SERA.

- Un posible efecto negativo es el coste asociado a la aplicación de la Parte B de las SERA en lo referente a la formación del personal y los cambios en los procedimientos.
 - b. Evaluación final y recomendación de la opción elegida
125. La adopción de reglas del aire uniformes mediante la transposición de disposiciones procedentes de los anexos de la OACI, excepto de su Anexo 2, implica ciertos costes que dependerán de la situación preexistente dentro de cada uno de los Estados miembros.
 126. Cuando resulten necesarios cambios, debería haber ya procedimientos en vigor, en los sistemas de seguridad y de gestión de cambios correspondientes, para la difusión de la información entre las personas apropiadas, y el coste añadido de incluir la información referente a estos cambios de reglas propuestos en este proceso debería ser mínimo.
 127. En el caso de la formación, aunque pueden originarse ciertos costes por la modificación del material de formación, los costes de formación propiamente dichos cuando las nuevas normas entren en vigor solo pueden calcularse localmente.
 128. Si se hacen necesarios cambios más importantes, especialmente en relación con la introducción de una nueva clasificación del espacio aéreo y/o TMZ y RMZ, el coste asociado aumentará en consonancia, pero en este momento este aspecto no puede evaluarse.
 129. Sin embargo, el posible efecto negativo asociado al aumento potencial del coste para algunos Estados miembros que hayan implementado el Anexo 11 y el Anexo 3 con algunas diferencias debería compensarse por las repercusiones generales positivas sobre la seguridad, ya que se aplicarán uniformemente los SARP de la OACI en el espacio aéreo europeo, una vez que se adopten e implementen todas las medidas oportunas (Disposiciones de aplicación, Medios de cumplimiento aceptables y Material guía). Además, los Estados miembros no tendrán que esforzarse por transponer enmiendas del Anexo 11 y del Anexo 3 de la OACI, ya que esto se hará a nivel europeo.
 130. Además cabe destacar el efecto positivo asociado con la aplicación de la Disposición de aplicación de la Parte B de las SERA que favorecerá el movimiento libre de aeronaves entre fronteras de Europa y respaldará a los Estados miembros en sus esfuerzos por mantener unos niveles de seguridad elevados, así como la implementación de los Bloques funcionales de espacio aéreo.

V. Dictamen final de la Agencia

131. Las disposiciones de la Parte B de las SERA adjuntadas al presente Dictamen han sido desarrolladas siguiendo los procedimientos normativos de la Agencia y las especificaciones realizadas por la Comisión en el mandato SERA dado a EUROCONTROL.
132. Tras el proceso de consulta de la Agencia, las respuestas a los comentarios realizados por las partes implicadas y las reacciones recibidas, junto con las explicaciones y justificaciones ofrecidas en la sección b), el dictamen final de la Agencia se resume como sigue:
 - a) Las disposiciones de la Parte B de las SERA adjuntadas al presente Dictamen transponen las disposiciones de los anexos 11 y 3 de la OACI que se considera que tienen el carácter de «reglas del aire», y promueven la armonización y la uniformidad de la aplicación de la clasificación y el uso del espacio aéreo en Europa.
 - b) Las diferencias restantes entre la Parte B de las SERA y los anexos de la OACI correspondientes son, en relación con el texto actual, más restrictivas (Categoría A).
 - c) Los problemas relacionados con la aclaración de la definición de «autoridad competente» y la descripción de las «verificaciones de la hora» deben tratarse antes de que la Comisión finalice el procedimiento de comité.

- d) Una parte importante de los problemas que se han descrito anteriormente y que fueron expuestos por las partes implicadas durante el proceso de desarrollo, ha sido solucionada en el proyecto de normativa propuesto que se adjunta al presente Dictamen.
- e) Existen otros problemas que se resolverán próximamente tras la evaluación de seguridad que hará la Agencia de tales elementos, según se ha indicado en el presente Dictamen, mediante el desarrollo de Medios de cumplimiento aceptables/Material guía o con la futura elaboración de la Parte C de las SERA.

Colonia, 14 de noviembre de 2011

P. GOUDOU

Director Ejecutivo