II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2019/945 DE LA COMISIÓN

de 12 de marzo de 2019

sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ([1]), y en particular sus artículos 58 y 61,

Considerando lo siguiente:

(1) Los sistemas de aeronaves no tripuladas («SANT») cuya utilización entrañe el riesgo más bajo y que pertenezcan a la categoría de operaciones «abierta» no deben someterse a los procedimientos clásicos de conformidad aeronáutica. Respecto a estos SANT, debe recurrirse a la posibilidad de establecer la legislación comunitaria de armonización a la que se hace referencia en el artículo 56, apartado 6, del Reglamento (UE) 2018/1139. En consecuencia, es necesario establecer los requisitos acerca de los riesgos que entraña la utilización de tales SANT, teniendo plenamente en cuenta otras legislaciones de armonización de la Unión aplicables.

(2) Estos requisitos deben comprender los requisitos esenciales establecidos en el artículo 55 del Reglamento (UE) 2018/1139, en particular por lo que respecta a las características y funcionalidades específicas necesarias para atenuar los riesgos relacionados con la seguridad del vuelo, la privacidad y la protección de los datos personales, la seguridad o el medio ambiente que se deriven de la utilización de estos SANT.

(3) Cuando los fabricantes introducen un SANT en el mercado con la intención de que se pueda utilizar en operaciones de la categoría «abierta» y, en consecuencia, le colocan una etiqueta de identificación de clase, deben garantizar que el SANT en cuestión cumple los requisitos aplicables a esa clase.

(4) Teniendo en cuenta el buen nivel de seguridad alcanzado por los aeromodelos ya comercializados, procede crear la clase C4 de SANT que no deba someterse a requisitos técnicos desproporcionados, en beneficio de los operadores de estos aeromodelos.

(5) El presente Reglamento debe aplicarse también a los SANT considerados juguetes en el sentido de la Directiva 2009/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]). Estos SANT deben ser conformes también con la Directiva 2009/48/CE. Ese requisito de conformidad debe tenerse en cuenta al definir requisitos de seguridad adicionales con arreglo al presente Reglamento.

(6) Los SANT que no sean juguetes en el sentido de la Directiva 2009/48/CE deben cumplir los requisitos esenciales de salud y seguridad pertinentes establecidos en la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]), siempre que esta les sea aplicable y en la medida en que tales requisitos no estén relacionados intrínsecamente con la seguridad del vuelo de los SANT. Si tales requisitos de salud y seguridad están relacionados intrínsecamente con la seguridad del vuelo, debe aplicarse únicamente el presente Reglamento.

([1]) DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.
([2]) Directiva 2009/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, sobre la seguridad de los juguetes (DO L 170 de 30.6.2009, p. 1).
([3]) Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE (DO L 157 de 9.6.2006, p. 24).

(7) La Directiva 2014/30/UE ([4]) y la Directiva 2014/53/UE ([5]) del Parlamento Europeo y del Consejo no deben aplicarse a las aeronaves no tripuladas que estén sujetas a certificación con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1139 y estén destinadas exclusivamente a un uso aeronáutico y a ser utilizadas únicamente en frecuencias atribuidas por el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones para un uso aeronáutico protegido.

(8) La Directiva 2014/53/UE debe ser aplicable a las aeronaves no tripuladas que no estén sujetas a certificación y que no estén destinadas a utilizarse exclusivamente en frecuencias atribuidas por el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones para un uso aeronáutico protegido, si emiten o reciben intencionadamente ondas electromagnéticas con fines de radiocomunicación o radiodeterminación a frecuencias inferiores a 3 000 GHz.

(9) La Directiva 2014/30/UE debe aplicarse a las aeronaves no tripuladas que no estén sujetas a certificación y que no estén destinadas a utilizarse exclusivamente en frecuencias atribuidas por el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones para un uso aeronáutico protegido, si no entran dentro del ámbito de aplicación de la Directiva 2014/53/UE.

(10) La Decisión 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([6]) establece principios comunes y disposiciones horizontales destinados a aplicarse a la comercialización de productos sujetos a la legislación sectorial pertinente. Con el fin de garantizar la coherencia con otras legislaciones sectoriales sobre productos, las disposiciones sobre la comercialización de SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» deben adaptarse al marco establecido por la Decisión n.º 768/2008/CE.

(11) La Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([7]) es aplicable a los riesgos que los SANT entrañan para la seguridad, en la medida en que no existan disposiciones específicas con el mismo objetivo en las disposiciones del Derecho de la Unión que regulan la seguridad de los productos en cuestión.

(12) El presente Reglamento debe aplicarse a toda forma de suministro, incluida la venta a distancia.

(13) Los Estados miembros deben adoptar las medidas necesarias para que los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» se comercialicen y pongan en servicio únicamente cuando, en condiciones normales de utilización, no pongan en peligro la salud y la seguridad de las personas, los animales domésticos o los bienes.

(14) Con el fin de ofrecer a los ciudadanos un elevado nivel de protección del medio ambiente, es necesario limitar las emisiones sonoras al mínimo posible. Las limitaciones de potencia sonora aplicables a los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» podrían revisarse al final de los períodos transitorios definidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 ([8]).

(15) Debe velarse de forma especial por la conformidad de los productos en el contexto de un aumento del comercio electrónico. A tal fin, debe animarse a los Estados miembros a seguir cooperando con las autoridades competentes de terceros países y a desarrollar la cooperación entre las autoridades de vigilancia del mercado y las autoridades aduaneras. Las autoridades de vigilancia del mercado deben utilizar, en la medida de lo posible, los procedimientos de «notificación y acción» y cooperar con sus autoridades nacionales competentes para la aplicación de la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([9]). Deben establecer contactos estrechos, que permitan ofrecer respuestas rápidas, con intermediarios clave que presten servicios de alojamiento para los productos vendidos en línea.

(16) Con el fin de garantizar un elevado nivel de protección del interés público, como la protección de la salud, y de garantizar una competencia leal en el mercado de la Unión, los agentes económicos deben ser responsables de la conformidad de los SANT destinados a utilizarse en la categoría «abierta» con los requisitos establecidos en el presente Reglamento, con arreglo a sus funciones respectivas en la cadena de suministro y distribución. En consecuencia, es necesario establecer un reparto claro y proporcionado de las obligaciones, que corresponda a la función de cada agente económico en la cadena de suministro y distribución.

([4]) Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética (DO L 96 de 29.3.2014, p. 79).

([5]) Directiva 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativa a la armonización de las legislaciones de los Estados miembros sobre la comercialización de equipos radioeléctricos, y por la que se deroga la Directiva 1999/5/CE (DO L 153 de 22.5.2014, p. 62).

([6]) Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo (DO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

([7]) Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de diciembre de 2001, relativa a la seguridad general de los productos (DO L 11 de 15.1.2002, p. 4).

([8]) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (véase la página 45 del presente Diario Oficial).

([9]) Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico) (DO L 178 de 17.7.2000, p. 1).

(17) A fin de facilitar la comunicación entre los agentes económicos, las autoridades nacionales de vigilancia del mercado y los consumidores, los agentes económicos que suministren o distribuyan SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» deben indicar una dirección web, además de la dirección postal.

(18) El fabricante, que dispone de conocimientos especializados sobre el diseño y el proceso de producción, es el más indicado para llevar a cabo el procedimiento de evaluación de la conformidad de los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta». Por consiguiente, la evaluación de la conformidad debe seguir siendo obligación exclusiva del fabricante.

(19) El presente Reglamento debe aplicarse a todo SANT destinado a ser utilizado en la categoría «abierta» que sea nuevo en el mercado de la Unión, independientemente de que lo fabrique un fabricante establecido en la Unión o sea importado, nuevo o de segunda mano, de un tercer país.

(20) Es necesario garantizar que los SANT de terceros países que entren en el mercado de la Unión cumplan los requisitos del presente Reglamento si están destinados a ser utilizados en la categoría «abierta». En particular, debe garantizarse que los fabricantes lleven a cabo procedimientos de evaluación de la conformidad adecuados. En consecuencia, debe disponerse que los importadores se aseguren de que los SANT que introduzcan en el mercado cumplan los requisitos del presente Reglamento y de que no introduzcan en el mercado SANT que no cumplan tales requisitos o que entrañen un riesgo. Asimismo, debe disponerse que los importadores se aseguren de que se han seguido los procedimientos de evaluación de la conformidad y de que el marcado CE y la documentación técnica elaborada por los fabricantes estén disponibles para su inspección por las autoridades nacionales competentes.

(21) El distribuidor que comercialice un SANT destinado a ser utilizado en la categoría «abierta» debe actuar con la debida diligencia para garantizar que su manipulación del producto no afecte negativamente a su conformidad. Se espera tanto de los importadores como de los distribuidores que actúen con la debida diligencia por lo que respecta a los requisitos aplicables en el momento de la introducción de los productos en el mercado.

(22) Al introducir en el mercado un SANT destinado a ser utilizado en la categoría «abierta», el importador debe indicar en él su nombre, su nombre comercial registrado o su marca registrada y su dirección de contacto. Deben contemplarse excepciones para los casos en los que el tamaño del SANT no permita indicar esa información. Esto se aplica también a los casos en los que el importador tendría que abrir el embalaje para indicar su nombre y su dirección en el SANT.

(23) Todo operador económico que introduzca en el mercado un SANT destinado a ser utilizado en la categoría «abierta» bajo su propio nombre o marca, o que modifique un SANT destinado a ser utilizado en la categoría «abierta» de forma que pueda resultar afectada su conformidad con los requisitos aplicables, debe ser considerado como su fabricante y asumir las obligaciones que le correspondan como tal.

(24) Los distribuidores e importadores, al estar próximos al mercado, deben estar asociados a las tareas de vigilancia del mercado que desempeñan las autoridades nacionales competentes y estar dispuestos a participar activamente facilitando a dichas autoridades toda la información necesaria sobre los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta».

(25) La garantía de la trazabilidad de un SANT destinado a ser utilizado en la categoría «abierta» a lo largo de toda la cadena de suministro contribuye a que la vigilancia del mercado resulte más sencilla y eficiente. Un sistema de trazabilidad eficiente facilita a las autoridades de vigilancia del mercado la tarea de identificación de los agentes económicos que comercializan SANT no conformes.

(26) El presente Reglamento debe limitarse a establecer los requisitos esenciales. Para facilitar la evaluación de la conformidad de los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» con dichos requisitos es necesario establecer una presunción de conformidad de los productos que sean conformes con las normas armonizadas que se adopten con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ([10]) con el propósito de establecer especificaciones técnicas detalladas de estos requisitos.

(27) Los requisitos esenciales aplicables a los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» deben formularse con la precisión suficiente para crear obligaciones jurídicamente vinculantes. Deben formularse de forma que sea posible evaluar la conformidad respecto a ellos, incluso en ausencia de normas armonizadas o cuando el fabricante decida no aplicar una norma armonizada.

([10]) Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre la normalización europea, por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n.º 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 316 de 14.11.2012, p. 12).

(28) El Reglamento (UE) n.º 1025/2012 establece un procedimiento de presentación de objeciones sobre las normas armonizadas cuando estas no cumplan plenamente los requisitos de la legislación de armonización aplicables a los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» con arreglo al presente Reglamento. Este procedimiento debe aplicarse, en su caso, con respecto a las normas cuya referencia se ha publicado en el Diario Oficial y cuyo cumplimiento otorga presunción de conformidad con los requisitos del presente Reglamento.

(29) A fin de que los agentes económicos puedan demostrar que los SANT comercializados destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» cumplen los requisitos esenciales, y que las autoridades competentes puedan comprobarlo, es necesario establecer procedimientos de evaluación de la conformidad. La Decisión n.º 768/2008/CE establece módulos de procedimientos de evaluación de la conformidad, del menos al más estricto, en proporción al nivel de riesgo existente y al nivel de seguridad requerido. Para garantizar la coherencia intersectorial y evitar variantes *ad hoc* de evaluación de la conformidad, los procedimientos de dicha evaluación deben elegirse entre dichos módulos.

(30) Las autoridades de vigilancia del mercado y los operadores de SANT deben poder acceder fácilmente a la declaración UE de conformidad. Para cumplir este requisito, los fabricantes deben asegurarse de que todos los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» van acompañados de una copia de la declaración UE de conformidad o de la dirección de internet en la que se pueda acceder a la declaración UE de conformidad.

(31) Para garantizar el acceso efectivo a la información con fines de vigilancia del mercado, la información requerida para identificar todos los actos de la Unión aplicables a los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» debe estar disponible en una única declaración UE de conformidad. Con el fin de reducir la carga administrativa para los agentes económicos, dicha declaración debe poder consistir en un expediente que contenga las distintas declaraciones de conformidad pertinentes.

(32) El marcado CE, que indica la conformidad de un producto, es el resultado visible de todo un proceso de evaluación de la conformidad en sentido amplio. Los principios generales por los que se rige el marcado CE se establecen en el Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([11]). En el presente Reglamento deben establecerse las normas sobre la colocación del marcado CE en los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta».

(33) Algunas clases de SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento requieren la intervención de organismos de evaluación de la conformidad. Los Estados miembros deben notificar tales organismos a la Comisión.

(34) Es necesario garantizar un elevado nivel de rendimiento uniforme de los organismos que llevan a cabo las evaluaciones de la conformidad de los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» en toda la Unión, y velar por que todos estos organismos desempeñen sus funciones al mismo nivel y en condiciones de competencia leal. En consecuencia, deben establecerse requisitos de obligado cumplimiento para los organismos de evaluación de la conformidad que deseen ser notificados para prestar servicios de evaluación de la conformidad.

(35) Si un organismo de evaluación de la conformidad demuestra que los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» cumplen los criterios establecidos en las normas armonizadas, debe presumirse que se cumplen los requisitos correspondientes establecidos en el presente Reglamento.

(36) Para garantizar un nivel de calidad constante en la evaluación de la conformidad, es también necesario establecer los requisitos que deben cumplir las autoridades notificantes y otros organismos que participen en la evaluación, notificación y supervisión de los organismos notificados.

(37) El Reglamento (CE) n.º 765/2008 regula la acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad, proporciona un marco para la vigilancia del mercado de los productos y los controles de los productos procedentes de terceros países y establece los principios generales del marcado CE. El sistema establecido en el presente Reglamento debe complementarse con el sistema de acreditación establecido en el Reglamento (CE) n.º 765/2008.

(38) Una acreditación transparente, con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008, que garantice el nivel de confianza necesario en los certificados de conformidad, debe ser considerada por las autoridades públicas nacionales de toda la Unión la forma de demostrar la competencia técnica de los organismos de evaluación de la conformidad.

([11]) Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

(39) Es frecuente que los organismos de evaluación de la conformidad subcontraten parte de las actividades relacionadas con la evaluación de la conformidad o que recurran a una filial. Con el fin de salvaguardar el nivel de protección exigido de los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» que vayan a introducirse en el mercado de la Unión, es esencial que los subcontratistas y las filiales que evalúen la conformidad cumplan los mismos requisitos que los que cumplen los organismos notificados en relación con la realización de las tareas de evaluación de la conformidad. Por consiguiente, es importante que la evaluación de la competencia y el rendimiento de los organismos que vayan a notificarse y la supervisión de los ya notificados se extiendan también a las actividades de los subcontratistas y las filiales.

(40) Es preciso aumentar la eficiencia y transparencia del procedimiento de notificación y, en particular, adaptarlo a las nuevas tecnologías para posibilitar la notificación en línea.

(41) Dado que los organismos notificados pueden ofrecer sus servicios en toda la Unión, procede ofrecer a los demás Estados miembros y a la Comisión la oportunidad de formular objeciones a propósito de un organismo notificado. Por lo tanto, es importante fijar un plazo durante el cual se pueda aclarar cualquier duda o preocupación sobre la competencia de los organismos de evaluación de la conformidad antes de que empiecen a trabajar como organismos notificados.

(42) En interés de la competitividad, es fundamental que los organismos notificados apliquen los procedimientos de evaluación de la conformidad sin crear cargas administrativas innecesarias para los agentes económicos. Por el mismo motivo, y para garantizar la igualdad de trato a estos agentes, debe garantizarse la coherencia en la aplicación técnica de los procedimientos de evaluación de la conformidad. La mejor manera de lograrlo es instaurar una coordinación y una cooperación adecuadas entre organismos notificados.

(43) Las partes interesadas deben tener derecho a impugnar el resultado de una evaluación de la conformidad realizada por un organismo notificado. A este respecto, deben disponer de un procedimiento de recurso contra todas las decisiones de los organismos notificados.

(44) Los fabricantes deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» se comercialicen únicamente si, cuando se almacenen de manera adecuada y se utilicen para los fines previstos, o en condiciones de uso que se puedan prever razonablemente, no ponen en peligro la salud o la seguridad de las personas. Los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» deben considerarse no conformes con los requisitos esenciales establecidos en el presente Reglamento únicamente en condiciones de uso que puedan preverse razonablemente, es decir, cuando ese uso resulte de un comportamiento humano legítimo y fácilmente previsible.

(45) Para garantizar la seguridad jurídica, es necesario aclarar que las disposiciones relativas a la vigilancia del mercado de la Unión y al control de los productos que entran en dicho mercado establecidas en el Reglamento (CE) n.º 765/2008, incluidas las disposiciones relativas al intercambio de información a través del Sistema de Alerta Rápida (RAPEX), son aplicables a los SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta». El presente Reglamento no debe impedir que los Estados miembros elijan a las autoridades competentes para desempeñar esas funciones. Con el fin de garantizar una transición armoniosa en la aplicación del presente Reglamento, deben adoptarse medidas transitorias adecuadas.

(46) Los SANT cuya utilización presente los mayores riesgos deben estar sujetos a certificación. Por tanto, el presente Reglamento debe definir las condiciones en las que el diseño, la producción y el mantenimiento de los SANT deben estar sujetos a certificación. Estas condiciones están relacionadas con un riesgo más elevado de ocasionar daños a terceras personas en caso de accidentes y, por lo tanto, debe exigirse certificación para los SANT diseñados para transportar personas, los SANT diseñados para transportar mercancías peligrosas y los SANT de tamaño superior a 3 m diseñados para utilizarse sobre concentraciones de personas. Debe exigirse la certificación de los SANT utilizados en la categoría de operaciones «específica» definida en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 si, tras una evaluación del riesgo, en una autorización de explotación emitida por la autoridad competente se considera que el riesgo de la utilización no puede atenuarse adecuadamente sin una certificación de los SANT.

(47) Los SANT comercializados que estén destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» y que lleven una etiqueta de identificación de clase deben cumplir los requisitos de certificación aplicables a los SANT utilizados en las categorías de operaciones «específica» o «certificada» si se utilizan fuera de la categoría de operaciones «abierta».

(48) El presente Reglamento debe aplicarse a los operadores de SANT que tengan su centro de actividad principal, estén establecidos o sean residentes en un tercer país y que realicen operaciones con SANT dentro del espacio aéreo del cielo único europeo.

(49) Las medidas previstas en el presente Reglamento se basan en el Dictamen n.º 1/2018 ([12]) de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), emitido de conformidad con el artículo 65 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece los requisitos para el diseño y la fabricación de sistemas de aeronaves no tripuladas («SANT») destinados a ser utilizados con arreglo a las normas y las condiciones definidas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, así como de los accesorios de identificación a distancia. También define el tipo de SANT cuyo diseño, producción y mantenimiento estarán sujetos a certificación.

2. Asimismo, establece normas relativas a la comercialización de SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» y de accesorios de identificación a distancia, y a su libre circulación en la Unión.

3. El presente Reglamento establece también normas aplicables a los operadores de SANT de terceros países cuando realicen operaciones con SANT con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 dentro del espacio aéreo del cielo único europeo.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El capítulo II del presente Reglamento es aplicable a los productos siguientes:

a) SANT previstos para ser utilizados según las normas y condiciones aplicables a la categoría «abierta» de operaciones de SANT con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, salvo los SANT que sean de construcción privada y lleven una etiqueta de identificación de clase de acuerdo con lo establecido en las partes 1 a 5 del anexo del presente Reglamento en la que se indique a cuál de las cinco clases de SANT indicadas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 pertenecen;

b) los accesorios de identificación a distancia establecidos en la parte 6 del anexo del presente Reglamento.

2. El capítulo III del presente Reglamento es aplicable a los SANT utilizados con arreglo a las normas y las condiciones aplicables a las categorías de operaciones de SANT «certificada» y «específica» con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

3. El capítulo IV del presente Reglamento es aplicable a los operadores de SANT que tengan su centro de actividad principal, estén establecidos o residan en un tercer país, si tales SANT son utilizados en la Unión.

4. El presente Reglamento no es aplicable a los SANT destinados a ser utilizados exclusivamente dentro de edificios.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones siguientes:

1) «Aeronave no tripulada» (ANT): cualquier aeronave que opere o esté diseñada para operar de forma autónoma o para ser pilotada a distancia sin un piloto a bordo.

2) «Equipo para controlar aeronaves no tripuladas de forma remota»: cualquier instrumento, equipo, mecanismo, aparato, añadido, programa informático o accesorio que sea necesario para el funcionamiento seguro de una ANT que no sea un componente de esta y que no vaya a bordo de ella.

3) «Sistema de aeronave no tripulada» (SANT): una aeronave no tripulada y el equipo destinado a controlarla de forma remota.

4) «Operador de sistema de aeronave no tripulada» («operador de SANT»): toda persona física o jurídica que utilice o tenga intención de utilizar uno o varios SANT.

([12]) Dictamen n.º 1/2018 de la AESA *Introduction of a regulatory framework for the operation of unmanned aircraft systems in the 'open' and 'specific' categories* [«Introducción de un marco regulador para la utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas en las categorías «abierta» y «específica»»] (RMT.0230), disponible en la dirección https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

5) «Categoría abierta»: categoría de operaciones de SANT definida en el artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

6) «Categoría específica»: categoría de operaciones de SANT definida en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

7) «Categoría certificada»: categoría de operaciones de SANT definida en el artículo 6 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

8) «Legislación de armonización de la Unión»: toda legislación de la Unión que armoniza las condiciones para la introducción de productos en el mercado.

9) «Acreditación»: acreditación según se define en el artículo 2, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

10) «Evaluación de la conformidad»: proceso por el que se demuestra si se cumplen los requisitos específicos relativos a un producto.

11) «Organismo de evaluación de la conformidad»: organismo que desempeña actividades de evaluación de la conformidad, entre las que figuran la calibración, el ensayo, la certificación y la inspección.

12) «Marcado CE»: marcado por el que el fabricante indica que el producto es conforme con los requisitos aplicables establecidos en la legislación de armonización de la Unión que dispone su colocación.

13) «Fabricante»: toda persona física o jurídica que fabrica un producto o que manda diseñar o fabricar un producto y lo comercializa con su nombre o marca comercial.

14) «Representante autorizado»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que ha recibido un mandato por escrito de un fabricante para actuar en su nombre en relación con tareas especificadas.

15) «Importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que introduce un producto de un tercer país en el mercado de la Unión.

16) «Distribuidor»: toda persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o el importador, que comercializa un producto.

17) «Agentes económicos»: el fabricante, el representante autorizado del fabricante, el importador y el distribuidor de un SANT.

18) «Comercialización»: todo suministro de un producto para su distribución, consumo o utilización en el mercado de la Unión en el transcurso de una actividad comercial, ya sea previo pago o a título gratuito.

19) «Introducción en el mercado»: primera comercialización de un producto en el mercado de la Unión.

20) «Norma armonizada»: norma armonizada según la definición del artículo 2, punto 1, letra c), del Reglamento (UE) n.º 1025/2012.

21) «Especificación técnica»: documento que prescribe los requisitos técnicos que debe cumplir un producto, proceso o servicio.

22) «SANT de construcción privada»: SANT montado o fabricado para el uso propio del constructor, excluyendo los SANT montados a partir de un conjunto de componentes introducido en el mercado por el fabricante en forma de kit único listo para el montaje.

23) «Autoridad de vigilancia del mercado»: autoridad de un Estado miembro responsable de vigilar el mercado en el territorio de dicho Estado.

24) «Recuperación»: toda medida destinada a obtener la devolución de un producto ya puesto a disposición del usuario final.

25) «Retirada»: toda medida destinada a impedir la comercialización de un producto presente en la cadena de suministro.

26) «Espacio aéreo del cielo único europeo»: espacio aéreo del territorio en el que se aplican los Tratados, así como cualquier otro espacio aéreo en el que los Estados miembros aplican el Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([13]), de conformidad con el artículo 1, apartado 3, de dicho Reglamento.

([13]) Reglamento (CE) n.º 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 (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

27) «Piloto a distancia»: persona física responsable de la conducción segura del vuelo de una ANT mediante la utilización de sus mandos de vuelo, ya sea manualmente o, cuando la ANT vuele automáticamente, supervisando su rumbo con la facultad de intervenir y cambiar su rumbo en todo momento.

28) «Masa máxima de despegue» («MMD»): masa máxima de la ANT definida por el fabricante o el constructor, incluida la carga útil y el combustible, a la que esta puede utilizarse.

29) «Carga útil»: cualquier instrumento, mecanismo, equipo, componente, aparato, añadido o accesorio, incluido el equipo de comunicación, que esté instalado o fijado en la aeronave y no se utilice ni esté destinado a utilizarse para el manejo o el control de una aeronave en vuelo y no forme parte del fuselaje, el motor o la hélice.

30) «Modo sígueme»: modo de funcionamiento de un SANT en el que la ANT sigue constantemente al piloto a distancia dentro de un radio predeterminado.

31) «Identificación directa a distancia»: sistema que garantiza la difusión local de información sobre una ANT en funcionamiento, incluido su marcado, de modo que esta información pueda obtenerse sin acceder físicamente a ella.

32) «Geoconsciencia»: función que, sobre la base de los datos facilitados por los Estados miembros, detecta una posible violación de los límites del espacio aéreo y alerta a los pilotos a distancia para que puedan tomar medidas eficaces inmediatas destinadas a evitar esa violación.

33) «Nivel de potencia sonora L_{WA}»: nivel de potencia sonora ponderado A, en dB, en relación con 1 pW, tal como se define en la norma UNE-EN ISO 3744:2010.

34) «Nivel de potencia sonora medido»: nivel de potencia sonora determinado a partir de las mediciones que se detallan en la parte 13 del anexo. Los valores medidos podrán determinarse a partir de una sola ANT representativa del tipo de equipo o a partir del promedio de varias ANT.

35) «Nivel de potencia sonora garantizado»: nivel de potencia sonora determinado de conformidad con los requisitos establecidos en la parte 13 del anexo, que incluye las incertidumbres resultantes de la variación de la producción y los procedimientos de medición, y respecto al cual el fabricante, o su representante autorizado establecido en la Comunidad, confirma que, según los instrumentos técnicos empleados y mencionados en la documentación técnica, no se supera.

36) «Vuelo estacionario»: mantenimiento en el aire en la misma posición geográfica.

37) «Concentraciones de personas»: reuniones en las que las personas no pueden alejarse debido a su densidad.

CAPÍTULO II

SANT destinados a ser utilizados en la categoría «abierta» y accesorios de identificación a distancia

SECCIÓN 1

Requisitos aplicables a los productos

Artículo 4

Requisitos

1. Los productos a los que se hace referencia en el artículo 2, apartado 1, deberán cumplir los requisitos establecidos en las partes 1 a 6 del anexo.

2. Los SANT que no sean juguetes en el sentido de la Directiva 2009/48/CE deberán cumplir los requisitos de salud y seguridad pertinentes establecidos en la Directiva 2006/42/CE únicamente en relación con riesgos distintos de los relacionados con la seguridad del vuelo de las ANT.

3. Los programas informáticos de los productos ya comercializados solo podrán actualizarse si la actualización no afecta a la conformidad de los productos.

Artículo 5

Comercialización y libre circulación de los productos

1. Solo se podrán comercializar productos que cumplan los requisitos del presente capítulo y no pongan en peligro la salud o la seguridad de las personas, los animales o los bienes.

2. Los Estados miembros no prohibirán, restringirán ni impedirán, por los aspectos contemplados en el presente capítulo, la comercialización de productos que cumplan las disposiciones del presente capítulo.

SECCIÓN 2

Obligaciones de los agentes económicos

Artículo 6

Obligaciones de los fabricantes

1. Cuando introduzcan sus productos en el mercado de la Unión, los fabricantes se asegurarán de que estos se han diseñado y fabricado de conformidad con los requisitos establecidos en las partes 1 a 6 del anexo.

2. Los fabricantes elaborarán la documentación técnica a la que se hace referencia en el artículo 17 y llevarán a cabo o subcontratarán el procedimiento de evaluación de la conformidad pertinente al que se hace referencia en el artículo 13.

Cuando se haya demostrado, mediante ese procedimiento de evaluación de la conformidad, que un producto cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6 del anexo, los fabricantes elaborarán una declaración UE de conformidad y colocarán el marcado CE.

3. Los fabricantes conservarán la documentación técnica y la declaración UE de conformidad durante diez años a partir de la introducción del producto en el mercado.

4. Los fabricantes garantizarán la aplicación de procedimientos destinados a mantener la conformidad del producto producido en serie con el presente capítulo. Deberán tomarse debidamente en consideración los cambios en el diseño, las características o el programa informático del producto o en las especificaciones técnicas con arreglo a las cuales se declara la conformidad de un producto.

Siempre que se considere oportuno con respecto a los riesgos presentados por un producto, los fabricantes, para proteger la salud y la seguridad de los consumidores, someterán a ensayo muestras de los productos comercializados, investigarán y, en su caso, mantendrán un registro de las reclamaciones, los productos no conformes y las recuperaciones de productos y mantendrán informados a los distribuidores de todo seguimiento de este tipo.

5. Los fabricantes de SANT garantizarán que las ANT llevan indicados el tipo, en el sentido de la Decisión 768/2008/CE, y un número de serie único que permita su identificación y, en su caso, que cumpla los requisitos establecidos en las partes 2 a 4 correspondientes del anexo. Los fabricantes de accesorios de identificación a distancia se asegurarán de que estos llevan indicados el tipo y un número de serie único que permita su identificación y que sea conforme con los requisitos establecidos en la parte 6 del anexo. En ambos casos, los fabricantes se asegurarán de que se indica también un número de serie único en la declaración UE de conformidad o en la declaración UE de conformidad simplificada a las que se hace referencia en el artículo 14.

6. Los fabricantes indicarán su nombre, nombre comercial registrado o marca registrada, su dirección web y su dirección postal de contacto en el producto o, cuando no sea posible, en el embalaje o en un documento que lo acompañe. La dirección deberá indicar un punto de contacto único del fabricante. Los datos de contacto se indicarán en una lengua fácilmente comprensible para los usuarios finales y las autoridades de vigilancia del mercado.

7. Los fabricantes se asegurarán de que el producto va acompañado del manual y de la nota informativa que se exigen en las partes 1 a 6 del anexo, redactados en una lengua fácilmente comprensible para los consumidores y otros usuarios finales, según determine el Estado miembro de que se trate. El manual y la nota informativa, así como todo etiquetado, serán claros, comprensibles y legibles.

8. Los fabricantes garantizarán que cada producto vaya acompañado de un ejemplar de la declaración UE de conformidad o de una declaración UE de conformidad simplificada. Cuando se utilice una declaración UE de conformidad simplificada, esta indicará la dirección de internet exacta en la que pueda obtenerse el texto íntegro de la declaración UE de conformidad.

9. Los fabricantes que consideren o tengan motivos para pensar que un producto que han introducido en el mercado no es conforme con el presente capítulo adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para que sea conforme, retirarlo del mercado o recuperarlo, si procede. Si el producto entraña un riesgo, los fabricantes informarán inmediatamente de ello a las autoridades de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que lo comercializaron y proporcionarán detalles, en particular, sobre la no conformidad, toda medida correctora adoptada y sus resultados.

10. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional competente, los fabricantes facilitarán a esta toda la información y documentación necesarias, en papel o en formato electrónico y redactadas en una lengua fácilmente comprensible para dicha autoridad, para demostrar la conformidad del producto con el presente capítulo. Cooperarán con dicha autoridad, a petición de esta, en cualquier acción emprendida para eliminar los riesgos que presente el producto que hayan introducido en el mercado.

Artículo 7

Representantes autorizados

1. Un fabricante podrá designar a un representante autorizado mediante mandato escrito.

Las obligaciones establecidas en el artículo 6, apartado 1, y la obligación de elaborar la documentación técnica a la que se hace referencia en el artículo 6, apartado 2, no formarán parte del mandato del representante autorizado.

2. El representante autorizado efectuará las tareas especificadas en el mandato recibido del fabricante. El mandato deberá permitir al representante autorizado realizar como mínimo las tareas siguientes:

a) mantener la declaración UE de conformidad y la documentación técnica a disposición de las autoridades nacionales de vigilancia del mercado durante un período de diez años a partir de la introducción del producto en el mercado;

b) previa solicitud motivada de una autoridad de vigilancia del mercado o de control de fronteras, facilitar a dicha autoridad toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad del producto;

c) cooperar con las autoridades de vigilancia del mercado o de control de fronteras, a petición de estas, en cualquier acción emprendida para eliminar la no conformidad de los productos objeto del mandato del representante autorizado o los riesgos de seguridad que estos entrañan.

Artículo 8

Obligaciones de los importadores

1. Los importadores solo introducirán en el mercado de la Unión los productos que cumplan los requisitos establecidos en el presente capítulo.

2. Antes de introducir un producto en el mercado de la Unión, los importadores se asegurarán de que:

a) el fabricante ha llevado a cabo el procedimiento de evaluación de la conformidad al que se hace referencia en el artículo 13;

b) el fabricante ha elaborado la documentación técnica a la que se hace referencia en el artículo 17;

c) el producto lleva el marcado CE y, en caso necesario, la etiqueta de identificación de clase y la indicación del nivel de potencia sonora de la ANT;

d) el producto va acompañado de los documentos a los que se hace referencia en el artículo 6, apartados 7 y 8;

e) el fabricante ha cumplido los requisitos establecidos en el artículo 6, apartados 5 y 6.

Si un importador considera o tiene motivos para pensar que un producto no cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6 del anexo, no lo introducirá en el mercado hasta que sea conforme. Además, si el producto presenta un riesgo para la salud y la seguridad de los consumidores y de terceros, el importador informará de ello al fabricante y a las autoridades nacionales competentes.

3. Los importadores indicarán su nombre, nombre comercial registrado o marca registrada, su dirección web y su dirección postal de contacto en el producto o, cuando no sea posible, en el embalaje o en un documento que lo acompañe. Los datos de contacto figurarán en una lengua fácilmente comprensible para los usuarios finales y las autoridades de vigilancia del mercado.

4. Los importadores se asegurarán de que el producto va acompañado del manual y de la nota informativa que se exigen en las partes 1 a 6 del anexo, redactados en una lengua fácilmente comprensible para los consumidores y otros usuarios finales, según determine el Estado miembro de que se trate. El manual y la nota informativa, así como todo etiquetado, serán claros, comprensibles y legibles.

5. Mientras sean responsables del producto, los importadores se asegurarán de que las condiciones de su almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 4.

6. Siempre que se considere oportuno con respecto a los riesgos que entraña un producto, los importadores, para proteger la salud y la seguridad de los usuarios finales y de terceros, someterán a ensayo muestras de productos comercializados, investigarán y, en su caso, mantendrán un registro de las reclamaciones, los productos no conformes y las recuperaciones de productos, y mantendrán informados a los distribuidores de todo seguimiento de este tipo.

7. Los importadores que consideren o tengan motivos para pensar que un producto que han introducido en el mercado no es conforme con la legislación de armonización aplicable de la Unión adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para que sea conforme, retirarlo o recuperarlo, si procede. Además, cuando el producto entrañe un riesgo, los importadores informarán inmediatamente de ello a las autoridades de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que lo comercializaron y proporcionarán detalles, en particular, sobre la no conformidad y cualquier medida correctora adoptada.

8. Durante un período de diez años desde la introducción del producto en el mercado, los importadores mantendrán una copia de la declaración UE de conformidad a disposición de las autoridades de vigilancia del mercado y se asegurarán de que, previa petición, dichas autoridades puedan disponer de la documentación técnica.

9. Previa solicitud motivada de la autoridad nacional competente, los importadores le facilitarán toda la información y documentación necesarias, en papel o en formato electrónico y en una lengua que pueda comprender fácilmente dicha autoridad, para demostrar la conformidad del producto. Cooperarán con dicha autoridad, a petición de esta, en cualquier acción emprendida para eliminar los riesgos que presente el producto que hayan introducido en el mercado.

Artículo 9

Obligaciones de los distribuidores

1. Al comercializar un producto en la Unión, los distribuidores actuarán con la debida diligencia en relación con los requisitos establecidos en el presente capítulo.

2. Antes de comercializar un producto, los distribuidores verificarán que lleva el marcado CE y, en su caso, la etiqueta de identificación de la clase de ANT y la indicación del nivel de potencia sonora, que va acompañado de los documentos a los que se hace referencia en el artículo 6, apartados 7 y 8, y que el fabricante y el importador han cumplido los requisitos establecidos en el artículo 6, apartados 5 y 6, y en el artículo 8, apartado 3.

Los distribuidores se asegurarán de que el producto va acompañado del manual y de la nota informativa que se exigen en las partes 1 a 6 del anexo, redactados en una lengua fácilmente comprensible para los consumidores y otros usuarios finales, según determine el Estado miembro de que se trate. El manual y la nota informativa, así como todo etiquetado, serán claros, comprensibles y legibles.

Si un distribuidor considera o tiene motivos para pensar que un producto no cumple los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 1, no lo comercializará hasta que sea conforme. Además, cuando el producto entrañe un riesgo, el distribuidor informará de ello al fabricante o al importador, así como a las autoridades de vigilancia del mercado competentes.

3. Mientras sean responsables de un producto, los distribuidores se asegurarán de que las condiciones de su almacenamiento o transporte no comprometen el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 4.

4. Los distribuidores que consideren o tengan motivos para pensar que un producto que han comercializado no es conforme con la legislación de armonización aplicable de la Unión velarán por que se adopten las medidas correctoras necesarias para que sea conforme, retirarlo del mercado o recuperarlo, si procede. Además, cuando el producto entrañe un riesgo, los distribuidores informarán inmediatamente de ello a las autoridades de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que lo comercializaron y proporcionarán detalles, en particular, sobre la no conformidad y cualquier medida correctora adoptada.

5. Previa solicitud motivada de la autoridad nacional competente, los distribuidores le facilitarán toda la información y documentación necesarias, en papel o en formato electrónico, para demostrar la conformidad del producto. Cooperarán con dicha autoridad, a petición de esta, en cualquier acción emprendida para eliminar los riesgos que entrañe el producto que hayan comercializado.

Artículo 10

Casos en los que las obligaciones de los fabricantes son aplicables a los importadores y distribuidores

A los efectos del presente capítulo, se considerarán fabricantes y, por consiguiente, estarán sujetos a las obligaciones del fabricante con arreglo al artículo 6, los importadores o distribuidores que introduzcan un producto en el mercado con su nombre comercial o marca o modifiquen un producto que ya se haya introducido en el mercado de forma que pueda quedar afectada su conformidad con el presente capítulo.

Artículo 11

Identificación de los agentes económicos

1. Previa solicitud, los agentes económicos identificarán ante las autoridades de vigilancia del mercado:

a) a todo agente económico que les haya suministrado un producto;

b) a todo agente económico al que hayan suministrado un producto.

2. Los agentes económicos deberán poder presentar la información a la que se hace referencia en el apartado 1:

a) diez años después de que les haya sido suministrado el producto;

b) diez años después de que hayan suministrado el producto.

SECCIÓN 3

Conformidad del producto

Artículo 12

Presunción de conformidad

Se supondrá que los productos conformes con normas armonizadas o partes de estas, cuyas referencias se hayan publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, cumplen los requisitos de dichas normas o partes de estas expuestos en las partes 1 a 6 del anexo.

Artículo 13

Procedimientos de evaluación de la conformidad

1. El fabricante efectuará una evaluación de la conformidad del producto mediante uno de los procedimientos siguientes con el fin de establecer su conformidad con los requisitos expuestos en las partes 1 a 6 del anexo. La evaluación de la conformidad tendrá en cuenta todas las condiciones de utilización previstas y previsibles.

2. Los procedimientos disponibles para llevar a cabo la evaluación de la conformidad serán los siguientes:

a) control interno de la producción, según se establece en la parte 7 del anexo, al evaluar si un producto cumple los requisitos establecidos en las partes 1, 5 o 6 del anexo, teniendo en cuenta la condición de que el fabricante haya aplicado normas armonizadas, cuyas referencias se hayan publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, en el caso de todos los requisitos respecto a los cuales existan tales normas;

b) examen UE de tipo seguido de la conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción, según se establece en la parte 8 del anexo;

c) conformidad basada en el aseguramiento de la calidad total, según se establece en la parte 9 del anexo, salvo cuando se evalúe la conformidad de un producto que sea un juguete en el sentido de la Directiva 2009/48/CE.

Artículo 14

Declaración UE de conformidad

1. La declaración UE de conformidad a la que se hace referencia en el artículo 6, apartado 8, deberá indicar que se ha demostrado que el producto cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6 del anexo y, en el caso de SANT, especificar su clase.

2. La declaración UE de conformidad tendrá la estructura del modelo establecido en la parte 11 del anexo, contendrá los elementos especificados en dicha parte y se actualizará continuamente. Se traducirá a la lengua o las lenguas requeridas por el Estado miembro en cuyo mercado se introduzca o se comercialice el producto.

3. La declaración UE de conformidad simplificada a la que se hace referencia en el artículo 6, apartado 8, contendrá los elementos que se especifican en la parte 12 del anexo y se actualizará continuamente. Se traducirá a la lengua o las lenguas requeridas por el Estado miembro en cuyo mercado se introduzca o se comercialice el producto. El texto íntegro de la declaración UE de conformidad estará disponible en la dirección de internet a la que se hace referencia en la declaración UE de conformidad simplificada, en la lengua o las lenguas requeridas por el Estado miembro en cuyo mercado se introduzca o se comercialice el producto.

4. Cuando un producto esté sujeto a más de un acto de la Unión que exija una declaración UE de conformidad, se elaborará una declaración UE de conformidad única con respecto a todos esos actos de la Unión. La mencionada declaración contendrá la identificación de dichos actos de la Unión, incluidas las referencias de su publicación.

5. Al elaborar la declaración UE de conformidad, el fabricante asumirá la responsabilidad de la conformidad del producto con los requisitos establecidos en el presente capítulo.

Artículo 15

Principios generales del marcado CE

El marcado CE estará sujeto a los principios generales establecidos en el artículo 30 del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

Artículo 16

Reglas y condiciones para la colocación del marcado CE, el número de identificación del organismo notificado, la etiqueta de identificación de clase de los SANT y la indicación del nivel de potencia sonora

1. El marcado CE se colocará de manera visible, legible e indeleble en el producto o en la placa de datos fijada a él. Cuando esto no sea posible o no esté justificado debido al tamaño del producto, se colocará en el embalaje.

2. La etiqueta de identificación de clase de las ANT se colocará en estas y en su embalaje de manera visible, legible e indeleble y tendrá como mínimo 5 mm de altura. Se prohibirá colocar en un producto marcados, signos o inscripciones que puedan inducir a confusión a terceros en cuanto al significado o la forma de la etiqueta de identificación de clase.

3. La indicación del nivel de potencia sonora contemplada en la parte 14 del anexo se colocará, si es aplicable, de manera visible, legible e indeleble en la ANT, salvo cuando no sea posible o no esté justificado debido al tamaño del producto, así como en el embalaje.

4. El marcado CE y, si es aplicable, la indicación del nivel de potencia sonora y la etiqueta de identificación de clase de la ANT se colocarán antes de que el producto se introduzca en el mercado.

5. El marcado CE irá seguido del número de identificación del organismo notificado cuando sea aplicable el procedimiento de evaluación de la conformidad establecido en la parte 9 del anexo.

El número de identificación del organismo notificado será colocado por el propio organismo o, siguiendo las instrucciones de este, por el fabricante o su representante autorizado.

6. Los Estados miembros se basarán en los mecanismos existentes para garantizar la correcta aplicación del régimen que regula el marcado CE y adoptarán las medidas adecuadas en caso de uso indebido de dicho marcado.

Artículo 17

Documentación técnica

1. La documentación técnica incluirá todos los datos y detalles pertinentes acerca de los medios utilizados por el fabricante para asegurarse de que el producto cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6 del anexo. Incluirá, como mínimo, los elementos establecidos en la parte 10 del anexo.

2. La documentación técnica se redactará antes de introducir el producto en el mercado y se actualizará continuamente.

3. La documentación técnica y la correspondencia sobre los procedimientos del examen UE de tipo o la evaluación del sistema de calidad del fabricante se redactarán en una lengua oficial del Estado miembro en el que esté establecido el organismo notificado, o en una lengua aceptable para este último.

4. Cuando la documentación técnica no cumpla lo dispuesto en los apartados 1, 2 o 3 del presente artículo, la autoridad de vigilancia del mercado podrá pedir al fabricante o al importador que encarguen la realización de un ensayo a un organismo aceptable para la autoridad de vigilancia del mercado, a expensas del fabricante o del importador, dentro de un plazo determinado con el fin de verificar si el producto cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6 del anexo que le sean aplicables.

SECCIÓN 4

Notificación de los organismos de evaluación de la conformidad

Artículo 18

Notificación

Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos autorizados a realizar tareas de evaluación de la conformidad en calidad de terceros con arreglo al presente capítulo.

Artículo 19

Autoridades notificantes

1. Los Estados miembros designarán a una autoridad notificante que será responsable del establecimiento y la aplicación de los procedimientos necesarios para la evaluación y notificación de los organismos de evaluación de la conformidad y del seguimiento de los organismos notificados, en particular por lo que respecta al cumplimiento del artículo 24.

2. Los Estados miembros podrán decidir que la evaluación y el seguimiento mencionados en el punto 1 sean realizados por un organismo nacional de acreditación en el sentido del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

3. Si la autoridad notificante delega la evaluación, la notificación o la supervisión a las que se hace referencia en el apartado 1 en un organismo que no sea una entidad pública, o le encomienda esas tareas de otra forma, dicho organismo será una persona jurídica y cumplirá, *mutatis mutandis*, los requisitos establecidos en el artículo 20. Además, adoptará las disposiciones pertinentes para asumir las responsabilidades derivadas de sus actividades.

4. La autoridad notificante asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por el organismo mencionado en el apartado 3.

Artículo 20

Requisitos relativos a las autoridades notificantes

1. La autoridad notificante:

a) se establecerá de forma que no exista ningún conflicto de intereses con los organismos de evaluación de la conformidad;

b) se organizará y gestionará de manera que se preserve la objetividad e imparcialidad de sus actividades;

c) se organizará de forma que toda decisión relativa a la notificación de un organismo de evaluación de la conformidad sea adoptada por personas competentes distintas de las que llevaron a cabo la evaluación;

d) no ofrecerá ni ejercerá ninguna actividad que efectúen los organismos de evaluación de la conformidad ni servicios de consultoría de carácter comercial o competitivo;

e) preservará la confidencialidad de la información que obtenga;

f) dispondrá de suficiente personal competente para efectuar adecuadamente sus tareas.

Artículo 21

Obligación de información sobre las autoridades notificantes

1. Los Estados miembros informarán a la Comisión de sus procedimientos de evaluación y notificación de organismos de evaluación de la conformidad y de seguimiento de los organismos notificados, así como de cualquier cambio al respecto.

2. La Comisión hará pública esa información.

Artículo 22

Requisitos relativos a los organismos notificados

1. A efectos de la notificación, un organismo de evaluación de la conformidad deberá cumplir los requisitos establecidos en los apartados 2 a 11.

2. El organismo de evaluación de la conformidad se establecerá de conformidad con el Derecho interno de un Estado miembro y tendrá personalidad jurídica.

3. El organismo de evaluación de la conformidad será un organismo tercero independiente de la organización que evalúe.

Se puede considerar organismo de evaluación de la conformidad un organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a las empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento del producto evaluado, a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de todo conflicto de intereses.

4. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad no serán el diseñador, el fabricante, el proveedor, el instalador, el comprador, el propietario, el usuario o el encargado del mantenimiento del producto, ni el representante de una de esas partes. Ello no impedirá el uso del producto evaluado que sea necesario para las operaciones del organismo de evaluación de la conformidad o el uso de dicho producto para fines personales.

Los organismos de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad no intervendrán directamente en el diseño, la fabricación o construcción, la comercialización, la instalación, el uso o el mantenimiento de ese producto, ni representarán a las partes que realicen esas actividades. No efectuarán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de evaluación de la conformidad respecto a las cuales sean notificados. Esta disposición se aplicará, en particular, a los servicios de consultoría.

Los organismos de evaluación de la conformidad se asegurarán de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afecten a la confidencialidad, la objetividad o la imparcialidad de sus actividades de evaluación de la conformidad.

5. Los organismos de evaluación de la conformidad y su personal llevarán a cabo las actividades de evaluación de la conformidad con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida para el campo específico y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en los resultados de sus actividades de evaluación de la conformidad, en particular por parte personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de esas actividades.

6. Un organismo de evaluación de la conformidad será capaz de realizar todas las tareas de evaluación de la conformidad que le sean asignadas de conformidad con lo dispuesto en las partes 8 o 9 del anexo para las que haya sido notificado, independientemente de que las realice el propio organismo o se realicen en su nombre y bajo su responsabilidad.

En todo momento, respecto a cada procedimiento de evaluación de la conformidad y cada tipo o categoría de productos para los que haya sido notificado, el organismo de evaluación de la conformidad dispondrá:

a) del personal necesario con conocimientos técnicos y experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas de evaluación de la conformidad;

b) de las descripciones de los procedimientos con arreglo a los cuales se efectúa la evaluación de la conformidad, garantizando la transparencia y la posibilidad de reproducción de estos procedimientos; de políticas y procedimientos adecuados que permitan distinguir entre las tareas que realiza como organismo notificado y cualquier otra actividad;

c) de los procedimientos para desempeñar sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de la empresa, el sector en el que opera, su estructura, el grado de complejidad del producto de que se trate y si el proceso de producción es en masa o en serie.

El organismo de evaluación de la conformidad dispondrá de los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relacionadas con las actividades de evaluación de la conformidad y tendrá acceso a todo el equipo o las instalaciones que necesite.

7. El personal encargado de las tareas de evaluación de la conformidad tendrá:

a) una buena formación técnica y profesional que le permita realizar todas las actividades de evaluación de la conformidad para las que haya sido notificado el organismo de evaluación de la conformidad;

b) un conocimiento satisfactorio de los requisitos de las evaluaciones que efectúe y la autoridad apropiada para efectuar tales evaluaciones;

c) un conocimiento y una comprensión adecuados de los requisitos, de las normas armonizadas aplicables y de las disposiciones aplicables de la legislación de armonización de la Unión;

d) la capacidad necesaria para la elaboración de certificados de examen UE de tipo o aprobaciones de sistemas de calidad y documentos e informes que demuestren que se han efectuado las evaluaciones.

8. Se garantizará la imparcialidad del organismo de evaluación de la conformidad, de sus máximos directivos y del personal encargado de realizar las tareas de evaluación de la conformidad.

La remuneración de los máximos directivos y del personal encargado de realizar las tareas de evaluación de la conformidad de un organismo de evaluación de la conformidad no dependerá del número de evaluaciones realizadas ni de los resultados de dichas evaluaciones.

9. El organismo de evaluación de la conformidad suscribirá un seguro de responsabilidad, salvo que el Estado miembro asuma la responsabilidad con arreglo al Derecho interno, o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de la evaluación de la conformidad.

10. El personal del organismo de evaluación de la conformidad observará el secreto profesional acerca de toda la información recabada en el marco de sus tareas con arreglo a las partes 8 y 9 del anexo o a cualquier disposición nacional que les dé efecto, salvo con respecto a las autoridades competentes del Estado miembro en el que realice sus actividades. Se protegerán los derechos de patentes.

11. El organismo de evaluación de la conformidad participará en las actividades pertinentes de normalización, las actividades de regulación en el ámbito de los SANT y la planificación de frecuencias, así como en las actividades del grupo de coordinación de los organismos notificados establecido con arreglo a la legislación de armonización aplicable de la Unión, o se asegurará de que su personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad esté informado al respecto, y aplicará a modo de directrices generales las decisiones administrativas y los documentos que resulten de las labores de dicho grupo.

Artículo 23

Presunción de conformidad de los organismos notificados

Si un organismo de evaluación de la conformidad demuestra que cumple los criterios establecidos en las normas armonizadas pertinentes, o partes de ellas, cuyas referencias se hayan publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, se supondrá que cumple los requisitos establecidos en el artículo 22 en la medida en que las normas armonizadas aplicables cubran estos requisitos.

Artículo 24

Filiales y subcontratación de organismos notificados

1. Cuando el organismo notificado subcontrate tareas específicas relacionadas con la evaluación de la conformidad o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en el artículo 22 e informará a la autoridad notificante en consecuencia.

2. El organismo notificado asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o las filiales, con independencia de su lugar de establecimiento.

3. Las actividades solo podrán subcontratarse a una filial o delegarse en ella previo consentimiento del cliente.

4. El organismo notificado mantendrá a disposición de la autoridad notificante los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como el trabajo que estos realicen con arreglo a las partes 8 y 9 del anexo.

Artículo 25

Solicitud de notificación

1. El organismo de evaluación de la conformidad presentará una solicitud de notificación a la autoridad notificante del Estado miembro donde esté establecido.

2. La solicitud de notificación irá acompañada de una descripción de las actividades de evaluación de la conformidad, del módulo o módulos de evaluación de la conformidad y del producto para el que el organismo se considere competente, así como de un certificado de acreditación expedido por un organismo nacional de acreditación que declare que el organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos establecidos en el artículo 22.

Artículo 26

Procedimiento de notificación

1. Las autoridades notificantes solo podrán notificar organismos de evaluación de la conformidad que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 22.

2. Los notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros mediante el sistema de notificación electrónica desarrollado y gestionado por la Comisión.

3. La notificación incluirá información pormenorizada de las actividades de evaluación de la conformidad, el módulo o los módulos de evaluación de la conformidad y el producto afectado, así como la correspondiente certificación de acreditación.

4. El organismo en cuestión únicamente podrá realizar las actividades de un organismo notificado si la Comisión y los demás Estados miembros no han formulado ninguna objeción en el plazo de dos semanas a partir de la notificación.

5. Solo ese organismo será considerado un organismo notificado a efectos del presente capítulo.

6. La autoridad notificante notificará a la Comisión y a los demás Estados miembros todo cambio pertinente posterior a la notificación.

Artículo 27

Números de identificación y listas de organismos notificados

1. La Comisión asignará un número de identificación a cada organismo notificado.

2. Asignará un solo número incluso si el organismo es notificado con arreglo a varios actos de la Unión.

3. La Comisión hará pública la lista de organismos notificados con arreglo al presente Reglamento, junto con los números de identificación que les hayan sido asignados y las actividades respecto a las cuales hayan sido notificados.

La Comisión se asegurará de que la lista se mantenga actualizada.

Artículo 28

Cambios en las notificaciones

1. Cuando una autoridad notificante compruebe o sea informada de que un organismo notificado ya no cumple los requisitos establecidos en el artículo 22 o no cumple sus obligaciones, dicha autoridad restringirá, suspenderá o retirará la notificación, según el caso, dependiendo de la gravedad del incumplimiento de los requisitos o las obligaciones. Informará de ello inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.

2. En caso de restricción, suspensión o retirada de la notificación, o de que el organismo notificado haya cesado su actividad, el Estado miembro notificante adoptará las medidas oportunas para que los expedientes de dicho organismo sean tratados por otro organismo notificado o se pongan a disposición de las autoridades notificantes y de vigilancia del mercado responsables cuando estas los soliciten.

Artículo 29

Cuestionamiento de la competencia de los organismos notificados

1. La Comisión investigará todos los casos en los que dude o le planteen dudas de que un organismo notificado sea competente o siga cumpliendo los requisitos y las responsabilidades que debe cumplir.

2. El Estado miembro notificante facilitará a la Comisión, a petición de esta, toda la información en que se fundamente la notificación o el mantenimiento de la competencia del organismo notificado en cuestión.

3. La Comisión garantizará el trato confidencial de toda la información sensible recabada en el transcurso de sus investigaciones.

4. Si la Comisión comprueba que un organismo notificado no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos de su notificación, informará al Estado miembro notificante en consecuencia y le pedirá que adopte las medidas correctoras necesarias, que pueden consistir, en caso necesario, en la anulación de la notificación.

Artículo 30

Obligaciones operativas de los organismos notificados

1. Los organismos notificados realizarán evaluaciones de la conformidad siguiendo los procedimientos de evaluación de la conformidad establecidos en las partes 8 y 9 del anexo.

2. Las evaluaciones de la conformidad se llevarán a cabo de manera proporcionada, evitando imponer cargas innecesarias a los agentes económicos. Los órganos de evaluación de la conformidad ejercerán sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en el que operan, su estructura, el grado de complejidad del producto en cuestión y si el proceso de producción es en masa o en serie.

No obstante, respetarán el grado de rigor y el nivel de protección requerido para que la ANT o el SANT sean conformes con el presente capítulo.

3. Si un organismo notificado comprueba que un fabricante no cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6 del anexo o en las normas armonizadas correspondientes u otras especificaciones técnicas, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras oportunas y no expedirá ningún certificado de examen UE de tipo o aprobación del sistema de calidad.

4. Si, en el transcurso del seguimiento de la conformidad posterior a la expedición del certificado de examen UE de tipo o de la aprobación del sistema de calidad, un organismo notificado constata que el producto ya no es conforme, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras oportunas y, si es necesario, suspenderá o retirará el certificado de examen UE de tipo o la aprobación del sistema de calidad.

5. Si no se adoptan medidas correctoras o estas no surten el efecto exigido, el organismo notificado restringirá, suspenderá o retirará cualquier certificado de examen UE de tipo o aprobación del sistema de calidad, según proceda.

Artículo 31

Recurso contra las decisiones de los organismos notificados

Los organismos notificados garantizarán la existencia de un procedimiento de recurso transparente y accesible contra sus decisiones.

Artículo 32

Obligación de información de los organismos notificados

1. Los organismos notificados informarán a la autoridad notificante:

a) de toda denegación, restricción, suspensión o retirada de un certificado de examen UE de tipo o de una aprobación del sistema de calidad con arreglo a las condiciones establecidas en las partes 8 y 9 del anexo;

b) de toda circunstancia que afecte al ámbito o a las condiciones de notificación;

c) de toda solicitud de información sobre las actividades de evaluación de la conformidad que hayan recibido de las autoridades de vigilancia del mercado;

d) previa solicitud, de las actividades de evaluación de la conformidad realizadas dentro del ámbito de su notificación y de cualquier otra actividad realizada, con inclusión de las actividades y subcontrataciones transfronterizas.

2. Con arreglo a los requisitos de las partes 8 y 9 del anexo, los organismos notificados proporcionarán a los demás organismos que hayan sido notificados con arreglo al presente capítulo y que realicen actividades de evaluación de la conformidad similares de las mismas categorías de ANT o SANT información pertinente sobre cuestiones relacionadas con resultados negativos y, previa solicitud, con resultados positivos de la evaluación de la conformidad.

3. Los organismos notificados cumplirán las obligaciones de información establecidas en las partes 8 y 9 del anexo.

Artículo 33

Intercambio de experiencias

La Comisión dispondrá que se organice el intercambio de experiencias entre las autoridades nacionales de los Estados miembros responsables de la política de notificación.

Artículo 34

Coordinación de los organismos notificados

1. La Comisión se asegurará del establecimiento y la buena gestión de una coordinación y cooperación adecuadas entre los organismos notificados con arreglo al presente capítulo, en forma de grupo sectorial de organismos notificados.

2. Los organismos notificados participarán en el trabajo de dicho grupo, directamente o por medio de representantes designados.

SECCIÓN 5

Vigilancia del mercado de la Unión, control de los productos que entran en el mercado de la Unión y procedimiento de salvaguardia de la Unión

Artículo 35

Vigilancia del mercado y control de los productos que entran en el mercado de la Unión

1. Los Estados miembros organizarán y llevarán a cabo la vigilancia de los productos introducidos en el mercado de la Unión de conformidad con el artículo 15, apartado 3, y los artículos 16 a 26 del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

2. Los Estados miembros organizarán y llevarán a cabo el control de los productos que entran en el mercado de la Unión de conformidad con el artículo 15, apartado 5, y los artículos 27, 28 y 29 del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

3. Los Estados miembros velarán por que sus autoridades de vigilancia del mercado y control de fronteras cooperen con las autoridades competentes designadas de conformidad con el artículo 17 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 sobre asuntos de seguridad y establecerán mecanismos adecuados de comunicación y coordinación entre ellas, haciendo el mejor uso de la información contenida en el sistema de notificación de sucesos definido en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ([14]) y los sistemas de información definidos en los artículos 22 y 23 del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

Artículo 36

Procedimiento en el caso de productos que presentan un riesgo a nivel nacional

1. En los casos en los que las autoridades de vigilancia del mercado de un Estado miembro hayan adoptado medidas con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) n.º 765/2008, o cuando tengan motivos suficientes para creer que un producto supone un riesgo para la salud o la seguridad de las personas o para otros aspectos de la protección del interés público contemplados en el presente capítulo, realizarán una evaluación del producto en cuestión con respecto a todos los requisitos aplicables establecidos en el presente capítulo. Los agentes económicos pertinentes cooperarán en la medida necesaria con las autoridades de vigilancia del mercado a tal efecto.

Si en el transcurso de la evaluación mencionada en el párrafo primero las autoridades de vigilancia del mercado constatan que el producto no cumple los requisitos establecidos en el presente capítulo, pedirán sin demora al agente económico pertinente que adopte todas las medidas correctoras adecuadas para adaptar el producto a los mencionados requisitos, retirarlo del mercado o recuperarlo en un plazo de tiempo razonable, proporcional a la naturaleza del riesgo, que ellas prescriban.

Las autoridades de vigilancia del mercado informarán al organismo notificado correspondiente en consecuencia.

El artículo 21 del Reglamento (CE) n.º 765/2008 será aplicable a las medidas mencionadas en el párrafo segundo del presente apartado.

2. Si las autoridades de vigilancia del mercado consideran que el incumplimiento no se limita a su territorio nacional, informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros de los resultados de la evaluación y de las medidas que han pedido que adopte al agente económico.

3. El agente económico se asegurará de que se adoptan todas las medidas correctoras adecuadas en relación con todos los productos afectados que haya comercializado en toda la Unión.

4. Si el agente económico no adopta las medidas correctoras adecuadas en el plazo de tiempo indicado en el apartado 1, párrafo segundo, las autoridades de vigilancia del mercado adoptarán todas las medidas provisionales adecuadas para prohibir o restringir la comercialización del producto en su mercado nacional, retirarlo de ese mercado o recuperarlo.

Las autoridades de vigilancia del mercado informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de tales medidas.

5. La información mencionada en el apartado 4 incluirá todos los detalles disponibles, en particular los datos necesarios para la identificación del producto no conforme, el origen del producto, la naturaleza de la supuesta no conformidad y del riesgo planteado, la naturaleza y duración de las medidas nacionales adoptadas y los argumentos formulados por el agente económico en cuestión. En particular, las autoridades de vigilancia del mercado indicarán si la no conformidad se debe a alguno de los motivos siguientes:

a) el producto no cumple los requisitos establecidos en el artículo 4;

b) las normas armonizadas mencionadas en el artículo 12 presentan deficiencias.

6. Los Estados miembros distintos del que inició el procedimiento con arreglo al presente artículo informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda medida que adopten y de cualquier dato adicional sobre la no conformidad del producto en cuestión que tengan a su disposición, y, en caso de desacuerdo con la medida nacional adoptada, de sus objeciones al respecto.

([14]) Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18).

7. Si en el plazo de tres meses a partir de la recepción de la información indicada en el apartado 5 ningún Estado miembro ni la Comisión presentan objeción alguna sobre una medida provisional adoptada por un Estado miembro, la medida se considerará justificada.

8. Los Estados miembros velarán por que se adopten sin demora las medidas restrictivas adecuadas respecto al producto en cuestión, tales como la retirada del mercado del producto.

Artículo 37

Procedimiento de salvaguardia de la Unión

1. Si una vez concluido el procedimiento establecido en el artículo 36, apartados 3 y 4, se presentan objeciones respecto a una medida nacional adoptada por un Estado miembro, o si la Comisión considera que una medida nacional es contraria a la legislación de la Unión, la Comisión consultará sin demora a los Estados miembros y al agente o los agentes económicos pertinentes, y evaluará la medida nacional. En función de los resultados de esta evaluación, la Comisión decidirá si la medida nacional está justificada o no.

La Comisión remitirá su decisión a todos los Estados miembros y la comunicará inmediatamente al agente o los agentes económicos pertinentes.

2. Si la medida nacional se considera justificada, todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la retirada o la recuperación del producto no conforme de su mercado e informarán a la Comisión en consecuencia. Si la medida nacional no se considera justificada, el Estado miembro en cuestión la retirará.

3. Si la medida nacional se considera justificada y la no conformidad del producto se atribuye a deficiencias de las normas armonizadas a las que se hace referencia en el artículo 36, apartado 5, letra b), del presente Reglamento, la Comisión aplicará el procedimiento previsto en el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 1025/2012.

Artículo 38

Productos conformes que presentan un riesgo

1. Si tras efectuar una evaluación con arreglo al artículo 36, apartado 1, un Estado miembro comprueba que un producto, a pesar de ser conforme con el presente capítulo, presenta un riesgo para la salud o la seguridad de las personas o para otros aspectos de la protección del interés público contemplados en el presente capítulo, dicho Estado miembro pedirá al agente económico pertinente que adopte todas las medidas adecuadas para garantizar que el producto en cuestión no presente ese riesgo cuando se introduzca en el mercado, lo retire del mercado o lo recupere en un plazo de tiempo razonable, proporcional a la naturaleza del riesgo, que dicho Estado miembro determine.

2. El agente económico se asegurará de que se adoptan las medidas correctoras necesarias en relación con todos los productos afectados que haya comercializado en toda la Unión.

3. El Estado miembro informará inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros al respecto. La información facilitada incluirá todos los detalles disponibles, en particular los datos necesarios para identificar el producto en cuestión y para determinar su origen, la cadena de suministro, la naturaleza del riesgo planteado y la naturaleza y duración de las medidas nacionales adoptadas.

4. La Comisión consultará sin demora a los Estados miembros y al agente o los agentes económicos afectados y evaluará la medida nacional. Sobre la base de los resultados de la evaluación, adoptará una decisión en la que indicará si la medida está justificada y, en caso necesario, propondrá medidas adecuadas.

5. La Comisión remitirá su decisión a todos los Estados miembros y la comunicará inmediatamente al agente o los agentes económicos pertinentes.

Artículo 39

Incumplimiento formal

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 36, si un Estado miembro constata una de las situaciones indicadas a continuación a propósito de productos sujetos al presente capítulo, pedirá al agente económico correspondiente que subsane el incumplimiento en cuestión:

a) la colocación del marcado CE incumple el artículo 30 del Reglamento (CE) n.º 765/2008 o los artículos 15 o 16 del presente Reglamento;

b) no se ha colocado el marcado CE de tipo;

c) la colocación del número de identificación del organismo notificado, si se aplica el procedimiento de evaluación de la conformidad establecido en la parte 9 del anexo, incumple el artículo 16, o no se ha colocado dicho número;

d) no se ha colocado la etiqueta de identificación de la clase de ANT;

e) no se ha colocado el nivel de potencia sonora en los casos en que se exige;

f) no se ha colocado el número de serie o este no tiene el formato adecuado;

g) el manual o la nota informativa no están disponibles;

h) la declaración UE de conformidad no está disponible o no se ha elaborado;

i) la declaración UE de conformidad no se ha elaborado correctamente;

j) la documentación técnica no está disponible o está incompleta;

k) el nombre del fabricante o del importador, el nombre comercial registrado o la marca registrada y la dirección del sitio web o la dirección postal no están disponibles.

2. Si persiste la falta de conformidad indicada en el apartado 1, el Estado miembro afectado adoptará todas las medidas adecuadas para restringir o prohibir la comercialización del producto o asegurarse de que sea retirado o recuperado del mercado.

CAPÍTULO III

SANT utilizados en las categorías «certificada» y «específica»

Artículo 40

Requisitos aplicables a los SANT utilizados en las categorías «certificada» y «específica»

1. El diseño, la producción y el mantenimiento de un SANT estarán certificados si este cumple alguna de las condiciones siguientes:

a) tiene una dimensión característica de 3 m o más y está diseñado para ser utilizado sobre concentraciones de personas;

b) está diseñado para el transporte de personas;

c) está diseñado para el transporte de mercancías peligrosas y requiere una gran solidez para atenuar los riesgos para terceros en caso de accidente;

d) se utiliza en la categoría de operaciones «específica» definida en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, y en la autorización de explotación expedida por la autoridad competente, previa evaluación del riesgo contemplada en el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, se considera que el riesgo de una operación no puede atenuarse adecuadamente sin la certificación del SANT.

2. Un SANT sujeto a certificación deberá cumplir los requisitos aplicables establecidos en los Reglamentos (UE) n.º 748/2012 ([15]), (UE) n.º 640/2015 ([16]) y (UE) n.º 1321/2014 ([17]) de la Comisión.

3. Salvo que deba estar certificado de conformidad con el apartado 1, un SANT utilizado en la categoría «específica» tendrá las capacidades técnicas indicadas en la autorización de explotación expedida por la autoridad competente o en el escenario estándar definido en el apéndice 1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 o definido en el certificado de operador de SANT ligero con arreglo a la parte C del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

CAPÍTULO IV

Operadores de SANT de terceros países

Artículo 41

Operadores de SANT de terceros países

1. Los operadores de SANT que tengan su centro de actividad principal, estén establecidos o residan en un tercer país deberán cumplir el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 a los fines de las operaciones de los SANT en el espacio aéreo del cielo único europeo.

([15]) Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, 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 224 de 21.8.2012, p. 1).

([16]) Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, de 23 de abril de 2015, sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 (DO L 106 de 24.4.2015, p. 18).

([17]) Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, 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 362 de 17.12.2014, p. 1).

2. La autoridad competente respecto del operador de SANT del tercer país será la autoridad competente del primer Estado miembro en el que dicho operador tiene previsto realizar las operaciones.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la autoridad competente podrá reconocer un certificado de la competencia del piloto a distancia u operador de SANT de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, o un documento equivalente, a los fines de operaciones dentro de la Unión y operaciones de entrada y salida de esta, con la condición de que:

a) el tercer país haya pedido ese reconocimiento;

b) el certificado de la competencia del piloto a distancia o del operador de SANT sean documentos válidos del Estado de expedición; y

c) la Comisión, previa consulta a la AESA, se haya asegurado de que los requisitos para la expedición de tales certificados garanticen el mismo nivel de seguridad que el presente Reglamento.

CAPÍTULO V

Disposiciones finales

Artículo 42

Entrada en vigor

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

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

Hecho en Bruselas, el 12 de marzo de 2019.

Por la Comisión

El Presidente

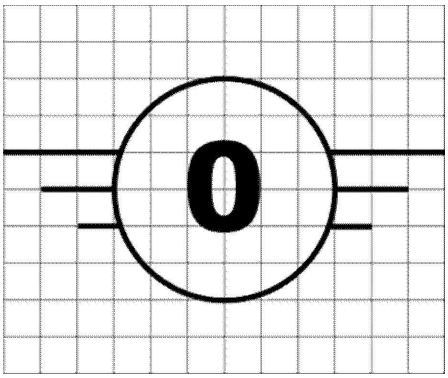
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

PARTE 1

Requisitos para un sistema de aeronaves no tripuladas de clase C0

Un SANT de clase C0 lleva la siguiente etiqueta de identificación de clase en la ANT:



Un SANT de clase C0 deberá cumplir lo siguiente:

1) Tener una MMD inferior a 250 g, incluida la carga útil.

2) Tener una velocidad máxima en vuelo horizontal de 19 m/s.

3) Tener una altura máxima alcanzable por encima del punto de despegue limitada a 120 m.

4) Ser controlable de manera segura por lo que respecta a la estabilidad, la maniobrabilidad y el rendimiento del enlace de datos, por un piloto a distancia siguiendo las instrucciones del fabricante, en caso necesario en todas las condiciones de funcionamiento previsibles, incluso tras una avería en uno o, en su caso, varios sistemas.

5) Estar diseñado y fabricado de manera que se reduzcan al mínimo las lesiones a las personas durante el funcionamiento; deberán evitarse los bordes cortantes, a menos que sea técnicamente inevitable con buenas prácticas de diseño y de fabricación. Si está equipado con hélices, deberá estar diseñado de manera que se limite cualquier lesión que puedan provocar las palas de hélices.

6) Estar alimentado con electricidad y tener una tensión nominal que no supere los 24 V de corriente continua (CC) o la tensión de corriente alterna (CA) equivalente. Sus partes accesibles no deberán superar los 24 V de CC o la tensión de CA equivalente. Las tensiones internas no superarán los 24 V de CC o la tensión de CA equivalente, salvo que se garantice que la combinación generada de tensión y corriente no da lugar a ningún riesgo ni a un choque eléctrico nocivo, incluso si el SANT está dañado.

7) Si está equipado con un modo sígueme y cuando esta función esté en marcha, encontrarse en un radio que no supere los 50 m desde el piloto a distancia, y permitir que el piloto a distancia recupere el control de la ANT.

8) Haber sido comercializado con un manual del usuario en el que figure lo siguiente:

   a) las características de la ANT, entre las que se encontrará, aunque no solamente, lo siguiente:

      — la clase de ANT;

      — la masa de la ANT (con una descripción de la configuración de referencia) y la masa máxima de despegue (MMD);

      — las características generales de las cargas útiles permitidas en términos de dimensiones de masas, interfaces con la ANT y otras posibles restricciones;

      — el equipo y el *software* para controlar la ANT de forma remota;

      — y una descripción del comportamiento de la ANT en caso de pérdida del enlace de datos;

   b) unas instrucciones de funcionamiento claras;

   c) las limitaciones de funcionamiento (entre las que se incluyen, aunque no exclusivamente, las condiciones meteorológicas y las operaciones de día/noche); y

   d) una descripción apropiada de todos los riesgos relacionados con las operaciones del SANT adaptadas a la edad del usuario.

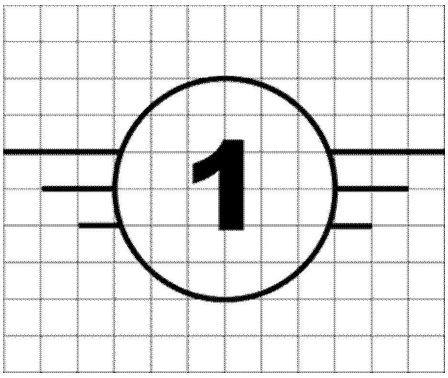
9) Incluir una nota informativa publicada por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) en la que figuren las limitaciones y obligaciones aplicables, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

10) Los puntos 4, 5 y 6 no se aplican a los SANT que son juguetes en el sentido de la Directiva 2009/48/CE, sobre la seguridad de los juguetes.

PARTE 2

Requisitos para un sistema de aeronaves no tripuladas de clase C1

Un SANT de clase C1 lleva la siguiente etiqueta de identificación de clase en la ANT:



Un SANT de clase C1 deberá cumplir lo siguiente:

1) Estar fabricado con materiales y tener un rendimiento y unas características físicas de manera que se garantice que, en caso de un impacto a velocidad terminal con una cabeza humana, la energía transmitida a la cabeza humana sea inferior a 80 J o, como alternativa, deberá tener una MMD de menos de 900 g, incluida la carga útil.

2) Tener una velocidad máxima en vuelo horizontal de 19 m/s.

3) Tener una altura máxima alcanzable por encima del punto de despegue limitada a 120 m o estar equipado con un sistema que limita a 120 m la altura por encima de la superficie o por encima del punto de despegue, o a un valor seleccionable por el piloto a distancia. Si el valor es seleccionable, deberá facilitarse al piloto a distancia una información clara sobre la altura de la ANT por encima de la superficie o el punto de despegue durante el vuelo.

4) Ser controlable de manera segura por lo que respecta a la estabilidad, la maniobrabilidad y el rendimiento del enlace de datos, por un piloto a distancia siguiendo las instrucciones del fabricante, en caso necesario en todas las condiciones de funcionamiento previsibles, incluso tras una avería en uno o, en su caso, varios sistemas.

5) Tener la resistencia mecánica exigida, incluido cualquier factor de seguridad necesario y, cuando proceda, la estabilidad para resistir toda tensión a la que esté sometido durante su uso sin ninguna rotura o deformación que pudieran interferir con un vuelo seguro.

6) Estar diseñado y fabricado de manera que se reduzcan al mínimo las lesiones a las personas durante el funcionamiento; deberán evitarse los bordes cortantes, a menos que sea técnicamente inevitable con buenas prácticas de diseño y de fabricación. Si está equipado con hélices, deberá estar diseñado de manera que se limite cualquier lesión que puedan provocar las palas de hélices.

7) En caso de pérdida de un enlace de datos, disponer de un método fiable y predecible para que la ANT recupere el enlace de datos o finalice el vuelo de manera que se reduzca el efecto en terceros en el aire o en tierra.

8) Salvo que se trate de una ANT de ala fija, tener un nivel de potencia sonora ponderado A garantizado L_{WA} determinado según la parte 13 que no supere los niveles establecidos en la parte 15.

9) Salvo que se trate de una ANT de ala fija, tener la indicación del nivel de potencia sonora ponderado A garantizado fijada en la ANT y/o en su embalaje según la parte 14.

10) Estar alimentado con electricidad y tener una tensión nominal que no supere los 24 V de CC o la tensión de CA equivalente. Sus partes accesibles no deberán superar los 24 V de CC o la tensión de CA equivalente. Las tensiones internas no superarán los 24 V de CC o la tensión de CA equivalente, salvo que se garantice que la combinación generada de tensión y corriente no da lugar a ningún riesgo ni a un choque eléctrico nocivo, incluso si el SANT está dañado.

11) Tener un número de serie físico único que cumpla la norma ANSI/CTA-2063 *Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers*.

12) Tener una identificación a distancia directa que:

a) permita cargar el número de registro del operador del SANT de conformidad con el artículo 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y únicamente aplicando el proceso proporcionado por el sistema de registro;

b) garantice, en tiempo real durante toda la duración del vuelo, la difusión periódica directa desde la ANT utilizando un protocolo de transmisión abierto y documentado de los datos siguientes, de manera que puedan ser directamente recibidos por dispositivos móviles existentes dentro de la gama de difusión:

i. el número de registro del operador del SANT;

ii. el número de serie físico único de la ANT que cumpla la norma ANSI/CTA-2063;

iii. la posición geográfica de la ANT y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue;

iv. la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la ANT respecto al suelo; y

v. la posición geográfica del piloto a distancia o, si no se dispone de ella, el punto de despegue.

c) garantice que el usuario no pueda modificar los datos mencionados en el apartado b), incisos ii, iii, iv y v.

13) Estar equipado con un sistema de geoconsciencia que proporcione:

a) una interfaz para cargar y actualizar datos que contienen información sobre los límites del espacio aéreo relacionados con la posición y la altitud de la ANT impuestos por las zonas geográficas, tal como se definen en el artículo 15 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, lo que garantiza que el proceso de carga o actualización de estos datos no degrade su integridad ni su validez;

b) un mensaje de alerta para el piloto a distancia cuando se detecte una posible violación de los límites del espacio aéreo; e

c) información dirigida al piloto a distancia sobre la situación de la ANT así como un mensaje de alerta cuando sus sistemas de posicionamiento o de navegación no puedan garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de geoconsciencia.

14) Si la ANT dispone de una función que limita su acceso a determinadas zonas o volúmenes del espacio aéreo, esta función deberá funcionar de manera que interactúe fluidamente con el sistema de control del vuelo de la ANT, sin que esto afecte negativamente a la seguridad del vuelo; además, deberá facilitarse una información clara al piloto a distancia cuando esta función impida que la ANT entre en estas zonas o volúmenes del espacio aéreo.

15) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la ANT o su puesto de control alcance un nivel bajo de manera que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la ANT.

16) Estar equipado con luces con los siguientes fines:

a) la controlabilidad de la ANT,

b) la visibilidad de la ANT de noche; el diseño de las luces deberá permitir que una persona que se encuentre en tierra distinga la ANT de una aeronave tripulada.

17) Si está equipado con un modo sígueme y cuando esta función esté en marcha, encontrarse en un radio que no supere los 50 m desde el piloto a distancia, y permitir que el piloto a distancia recupere el control de la ANT.

18) Haber sido comercializado con un manual del usuario en el que figure lo siguiente:

a) las características de la ANT, entre las que se encontrará, aunque no solamente, lo siguiente:

— la clase de ANT;

— la masa de la ANT (con una descripción de la configuración de referencia) y la masa máxima de despegue (MMD);

— las características generales de las cargas útiles permitidas en términos de dimensiones de masas, interfaces con la ANT y otras posibles restricciones;

— el equipo y el *software* para controlar la ANT de forma remota;

— la referencia del protocolo de transmisión utilizado para las emisiones de identificación a distancia directa;

— el nivel de potencia sonora;

— y una descripción del comportamiento de la ANT en caso de pérdida del enlace de datos;

b) unas instrucciones de funcionamiento claras;

c) el procedimiento para cargar los límites del espacio aéreo;

d) las instrucciones de mantenimiento;

e) los procedimientos de resolución de problemas;

f) las limitaciones de funcionamiento (entre las que se incluyen, aunque no exclusivamente, las condiciones meteorológicas y las operaciones de día/noche); y

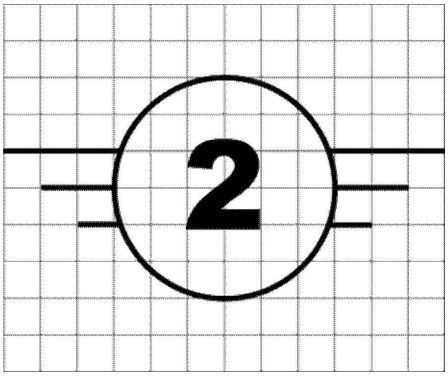
g) una descripción apropiada de todos los riesgos relacionados con las operaciones de los SANT.

19) Incluir una nota informativa publicada por la AESA en la que figuren las limitaciones y las obligaciones aplicables en virtud del Derecho de la UE.

PARTE 3

Requisitos para un sistema de aeronaves no tripuladas de clase C2

Un SANT de clase C2 lleva la siguiente etiqueta de identificación de clase en la ANT:



Un SANT de clase C2 deberá cumplir lo siguiente:

1) Tener una MMD inferior a 4 kg, incluida la carga útil.

2) Tener una altura máxima alcanzable por encima del punto de despegue limitada a 120 m o estar equipado con un sistema que limita a 120 m la altura por encima de la superficie o por encima del punto de despegue, o a un valor seleccionable por el piloto a distancia. Si el valor es seleccionable, deberá facilitarse al piloto a distancia una información clara sobre la altura de la ANT por encima de la superficie o el punto de despegue durante el vuelo.

3) Ser controlable de manera segura por lo que respecta a la estabilidad, la maniobrabilidad y el rendimiento del enlace de datos, por un piloto a distancia con las competencias adecuadas tal como se define en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y siguiendo las instrucciones del fabricante, en caso necesario en todas las condiciones de funcionamiento previsibles, incluso tras una avería en uno o, en su caso, varios sistemas.

4) Tener la resistencia mecánica exigida, incluido cualquier factor de seguridad necesario y, cuando proceda, la estabilidad para resistir toda tensión a la que esté sometido durante su uso sin ninguna rotura o deformación que pudieran interferir con un vuelo seguro.

5) En caso de una ANT cautiva, tener un anclaje con una longitud de tracción inferior a 50 m y una resistencia mecánica que no sea inferior:

a) para las aeronaves más pesadas que el aire, a diez veces el peso del aerodino con una masa máxima;

b) para las aeronaves más ligeras que el aire, a cuatro veces la fuerza ejercida por la combinación del empuje estático máximo y la fuerza aerodinámica de la velocidad máxima del viento permitida en vuelo.

6) Estar diseñado y fabricado de manera que se reduzcan al mínimo las lesiones a las personas durante el funcionamiento; deberán evitarse los bordes cortantes, a menos que sea técnicamente inevitable con buenas prácticas de diseño y de fabricación. Si está equipado con hélices, deberá estar diseñado de manera que se limite cualquier lesión que puedan provocar las palas de hélices.

7) Salvo que la aeronave esté cautiva, en caso de pérdida de un enlace de datos, disponer de un método fiable y predecible para que la ANT recupere el enlace de datos o finalice el vuelo de manera que se reduzca el efecto en terceros en el aire o en tierra.

8) Salvo que la aeronave esté cautiva, estar equipado con un enlace de datos protegido contra el acceso no autorizado a las funciones de mando y control.

9) Salvo que se trate de una ANT de ala fija, estar equipado con un modo de baja velocidad seleccionable por el piloto a distancia y que limite la velocidad máxima de crucero a no más de 3 m/s.

10) Salvo que se trate de una ANT de ala fija, tener un nivel de potencia sonora ponderado A garantizado L_{WA} determinado según la parte 13 que no supere los niveles establecidos en la parte 15.

11) Salvo que se trate de una ANT de ala fija, tener la indicación del nivel de potencia sonora ponderado A garantizado fijada en la ANT y/o en su embalaje según la parte 14.

12) Estar alimentado con electricidad y tener una tensión nominal que no supere los 48 V de CC o la tensión de CA equivalente. Sus partes accesibles no deberán superar los 48 V de CC o la tensión de CA equivalente. Las tensiones internas no superarán los 48 V de CC o la tensión de CA equivalente, salvo que se garantice que la combinación generada de tensión y corriente no da lugar a ningún riesgo ni a un choque eléctrico nocivo, incluso si el SANT está dañado.

13) Tener un número de serie físico único que cumpla la norma ANSI/CTA-2063 *Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers*.

14) Salvo que la aeronave esté cautiva, tener una identificación a distancia directa que:

a) permita cargar el número de registro del operador del SANT de conformidad con el artículo 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y únicamente aplicando el proceso proporcionado por el sistema de registro;

b) garantice, en tiempo real durante toda la duración del vuelo, la difusión periódica directa desde la ANT utilizando un protocolo de transmisión abierto y documentado de los datos siguientes, de manera que puedan ser directamente recibidos por dispositivos móviles existentes dentro de la gama de difusión:

i. el número de registro del operador del SANT;

ii. el número de serie físico único de la ANT que cumpla la norma ANSI/CTA-2063;

iii. la posición geográfica de la ANT y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue;

iv. la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la ANT respecto al suelo; y

v. la posición geográfica del piloto a distancia;

c) garantice que el usuario no pueda modificar los datos mencionados en el apartado b), incisos ii, iii, iv y v.

15) Estar equipado con una función de geoconsciencia que proporcione:

a) una interfaz para cargar y actualizar datos que contienen información sobre los límites del espacio aéreo relacionados con la posición y la altitud de la ANT impuestos por las zonas geográficas, tal como se definen en el artículo 15 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, lo que garantiza que el proceso de carga o actualización de estos datos no degrade su integridad ni su validez;

b) un mensaje de alerta para el piloto a distancia cuando se detecte una posible violación de los límites del espacio aéreo; e

c) información dirigida al piloto a distancia sobre la situación de la ANT así como un mensaje de alerta cuando su posicionamiento o navegación no puedan garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de geoconsciencia.

16) Si la ANT dispone de una función que limita su acceso a determinadas zonas o volúmenes del espacio aéreo, esta función deberá funcionar de manera que interactúe fluidamente con el sistema de control del vuelo de la ANT, sin que esto afecte negativamente a la seguridad del vuelo; además, deberá facilitarse una información clara al piloto a distancia cuando esta función impida que la ANT entre en estas zonas o volúmenes del espacio aéreo.

17) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la ANT o su puesto de control alcance un nivel bajo de manera que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la ANT.

18) Estar equipado con luces con los siguientes fines:

1) la controlabilidad de la ANT;

2) la visibilidad de la ANT de noche; el diseño de las luces deberá permitir que una persona que se encuentre en tierra distinga la ANT de una aeronave tripulada.

19) Haber sido comercializado con un manual del usuario en el que figure lo siguiente:

a) las características de la ANT, entre las que se encontrará, aunque no solamente, lo siguiente:

— la clase de ANT;

— la masa de la ANT (con una descripción de la configuración de referencia) y la masa máxima de despegue (MMD);

— las características generales de las cargas útiles permitidas en términos de dimensiones de masas, interfaces con la ANT y otras posibles restricciones;

— el equipo y el *software* para controlar la ANT de forma remota;

— la referencia del protocolo de transmisión utilizado para las emisiones de identificación a distancia directa;

— el nivel de potencia sonora;

— y una descripción del comportamiento de la ANT en caso de pérdida del enlace de datos;

b) unas instrucciones de funcionamiento claras;

c) el procedimiento para cargar los límites del espacio aéreo;

d) las instrucciones de mantenimiento;

e) los procedimientos de resolución de problemas;

f) las limitaciones de funcionamiento (entre las que se incluyen, aunque no exclusivamente, las condiciones meteorológicas y las operaciones de día/noche); y

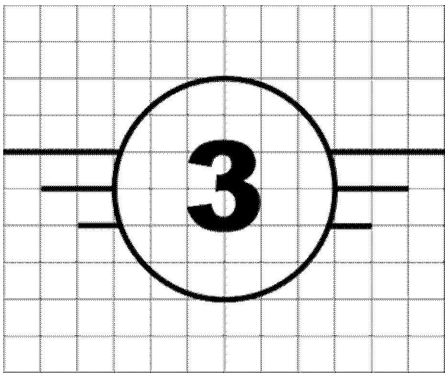
g) una descripción apropiada de todos los riesgos relacionados con las operaciones de los SANT.

20) Incluir una nota informativa publicada por la AESA con las limitaciones y las obligaciones aplicables en virtud del Derecho de la UE.

PARTE 4

Requisitos para un sistema de aeronaves no tripuladas de clase C3

Un SANT de clase C3 lleva la siguiente etiqueta de identificación de clase en la ANT:



Un SANT de clase C3 deberá cumplir lo siguiente:

1) Tener una MMD inferior a 25 kg, incluida la carga útil, y tener una dimensión característica máxima inferior a 3 m.

2) Tener una altura máxima alcanzable por encima del punto de despegue limitada a 120 m o estar equipado con un sistema que limita a 120 m la altura por encima de la superficie o por encima del punto de despegue, o a un valor seleccionable por el piloto a distancia. Si el valor es seleccionable, deberá facilitarse al piloto a distancia una información clara sobre la altura de la ANT por encima de la superficie o el punto de despegue durante el vuelo.

3) Ser controlable de manera segura por lo que respecta a la estabilidad, la maniobrabilidad y el rendimiento del enlace de datos, por un piloto con las competencias adecuadas tal como se define en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y siguiendo las instrucciones del fabricante, en caso necesario en todas las condiciones de funcionamiento previsibles, incluso tras una avería en uno o, en su caso, varios sistemas.

4) En caso de una ANT cautiva, tener un anclaje con una longitud de tracción inferior a 50 m y una resistencia mecánica que no sea inferior:

   a) para las aeronaves más pesadas que el aire, a diez veces el peso del aerodino con una masa máxima;

   b) para las aeronaves más ligeras que el aire, a cuatro veces la fuerza ejercida por la combinación del empuje estático máximo y la fuerza aerodinámica de la velocidad máxima del viento permitida en vuelo.

5) Salvo que la aeronave esté cautiva, en caso de pérdida de un enlace de datos, disponer de un método fiable y predecible para que la ANT recupere el enlace de datos o finalice el vuelo de manera que se reduzca el efecto en terceros en el aire o en tierra.

6) Salvo que se trate de una ANT de ala fija, tener la indicación del nivel de potencia sonora ponderado A garantizado L_{WA} determinado según la parte 13 fijada en la ANT y/o en su embalaje según la parte 14.

7) Estar alimentado con electricidad y tener una tensión nominal que no supere los 48 V de CC o la tensión de CA equivalente. Sus partes accesibles no deberán superar los 48 V de CC o la tensión de CA equivalente. Las tensiones internas no superarán los 48 V de CC o la tensión de CA equivalente, salvo que se garantice que la combinación generada de tensión y corriente no da lugar a ningún riesgo ni a un choque eléctrico nocivo, incluso si el SANT está dañado.

8) Tener un número de serie físico único que cumpla la norma ANSI/CTA-2063 *Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers*.

9) Salvo que la aeronave esté cautiva, tener una identificación a distancia directa que:

   a) permita cargar el número de registro del operador del SANT de conformidad con el artículo 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y únicamente aplicando el proceso proporcionado por el sistema de registro;

   b) garantice, en tiempo real durante toda la duración del vuelo, la difusión periódica directa desde la ANT utilizando un protocolo de transmisión abierto y documentado de los datos siguientes, de manera que puedan ser directamente recibidos por dispositivos móviles existentes dentro de la gama de difusión:

      i. el número de registro del operador del SANT;

      ii. el número de serie físico único de la ANT que cumpla la norma ANSI/CTA-2063;

      iii. la posición geográfica de la ANT y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue;

      iv. la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la ANT respecto al suelo; y

      v. la posición geográfica del piloto a distancia;

   c) garantice que el usuario no pueda modificar los datos mencionados en el apartado b), incisos ii, iii, iv y v.

10) Estar equipado con una función de geoconsciencia que proporcione:

   a) una interfaz para cargar y actualizar datos que contienen información sobre los límites del espacio aéreo relacionados con la posición y la altitud de la ANT impuestos por las zonas geográficas, tal como se definen en el artículo 15 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, lo que garantiza que el proceso de carga o actualización de estos datos no degrade su integridad ni su validez;

   b) un mensaje de alerta para el piloto a distancia cuando se detecte una posible violación de los límites del espacio aéreo; e

   c) información dirigida al piloto a distancia sobre la situación de la ANT así como un mensaje de alerta cuando su posicionamiento o navegación no puedan garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de geoconsciencia.

11) Si la ANT dispone de una función que limita su acceso a determinadas zonas o volúmenes del espacio aéreo, esta función deberá funcionar de manera que interactúe fluidamente con el sistema de control del vuelo de la ANT, sin que esto afecte negativamente a la seguridad del vuelo; además, deberá facilitarse una información clara al piloto a distancia cuando esta función impida que la ANT entre en estas zonas o volúmenes del espacio aéreo.

12) Salvo que la aeronave esté cautiva, estar equipado con un enlace de datos protegido contra el acceso no autorizado a las funciones de mando y control.

13) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la ANT o su puesto de control alcance un nivel bajo de manera que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la ANT.

14) Estar equipado con luces con los siguientes fines:

1) la controlabilidad de la ANT;

2) la visibilidad de la ANT de noche; el diseño de las luces deberá permitir que una persona que se encuentre en tierra distinga la ANT de una aeronave tripulada.

15) Haber sido comercializado con un manual del usuario en el que figure lo siguiente:

a) las características de la ANT, entre las que se encontrará, aunque no solamente, lo siguiente:

— la clase de ANT;

— la masa de la ANT (con una descripción de la configuración de referencia) y la masa máxima de despegue (MMD);

— las características generales de las cargas útiles permitidas en términos de dimensiones de masas, interfaces con la ANT y otras posibles restricciones;

— el equipo y el *software* para controlar la ANT de forma remota;

— la referencia del protocolo de transmisión utilizado para las emisiones de identificación a distancia directa;

— el nivel de potencia sonora;

— y una descripción del comportamiento de la ANT en caso de pérdida del enlace de datos;

b) unas instrucciones de funcionamiento claras;

c) el procedimiento para cargar los límites del espacio aéreo;

d) las instrucciones de mantenimiento;

e) los procedimientos de resolución de problemas;

f) las limitaciones de funcionamiento (entre las que se incluyen, aunque no exclusivamente, las condiciones meteorológicas y las operaciones de día/noche); y

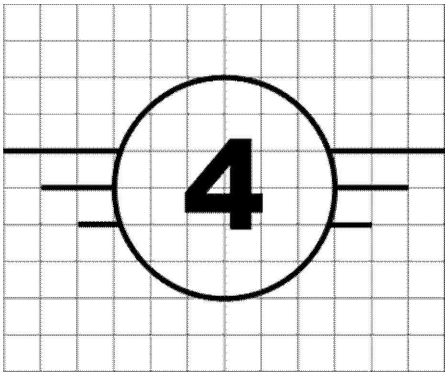
g) una descripción apropiada de todos los riesgos relacionados con las operaciones de los SANT.

16) Incluir una nota informativa publicada por la AESA en la que figuren las limitaciones y las obligaciones aplicables en virtud del Derecho de la UE.

PARTE 5

Requisitos para un sistema de aeronaves no tripuladas de clase C4

Un SANT de clase C4 lleva la siguiente etiqueta en la ANT de manera visible:



Un SANT de clase C4 deberá cumplir lo siguiente:

1) Tener una MMD inferior a 25 kg, incluida la carga útil.

2) Ser controlable y maniobrable de manera segura por un piloto a distancia siguiendo las instrucciones del fabricante, en caso necesario en todas las condiciones de funcionamiento previsibles, incluso tras una avería en uno o, en su caso, varios sistemas.

3) No disponer de modos de control automático, excepto para la asistencia a la estabilización del vuelo sin ningún efecto directo en la trayectoria y para la asistencia en caso de pérdida de la conexión, siempre que se disponga de una posición fija predeterminada de los mandos de vuelo en caso de pérdida de la conexión.

4) Haber sido comercializado con un manual del usuario en el que figure lo siguiente:

   a) las características de la ANT, entre las que se encontrará, aunque no solamente, lo siguiente:

      — la clase de ANT;

      — la masa de la ANT (con una descripción de la configuración de referencia) y la masa máxima de despegue (MMD);

      — las características generales de las cargas útiles permitidas en términos de dimensiones de masas, interfaces con la ANT y otras posibles restricciones;

      — el equipo y el *software* para controlar la ANT de forma remota;

      — y una descripción del comportamiento de la ANT en caso de pérdida del enlace de datos;

   b) unas instrucciones de funcionamiento claras;

   c) las instrucciones de mantenimiento;

   d) los procedimientos de resolución de problemas;

   e) las limitaciones de funcionamiento (entre las que se incluyen, aunque no exclusivamente, las condiciones meteorológicas y las operaciones de día/noche); y

   f) una descripción apropiada de todos los riesgos relacionados con las operaciones de los SANT.

5) Incluir una nota informativa publicada por la AESA en la que figuren las limitaciones y las obligaciones aplicables en virtud del Derecho de la UE.

PARTE 6

Requisitos para un accesorio de identificación a distancia directa

Un accesorio de identificación a distancia directa deberá cumplir los siguientes requisitos:

1) Permitir la carga del número de registro del operador del SANT de conformidad con el artículo 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y únicamente aplicando el proceso proporcionado por el sistema de registro.

2) Tener un número de serie físico único que cumpla la norma ANSI/CTA-2063 *Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers* fijado en el accesorio y su embalaje o en su manual del usuario de manera legible.

3) Garantizar, en tiempo real durante toda la duración del vuelo, la difusión periódica directa desde la ANT utilizando un protocolo de transmisión abierto y documentado de los datos siguientes, de manera que puedan ser directamente recibidos por dispositivos móviles existentes dentro de la gama de difusión:

   i. el número de registro del operador del SANT;

   ii. el número de serie físico único del accesorio que cumpla la norma ANSI/CTA-2063;

   iii. la posición geográfica de la ANT y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue;

   iv. la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la ANT respecto al suelo; y

   v. la posición geográfica del piloto a distancia o, si no se dispone de ella, el punto de despegue.

4) Garantizar que el usuario no pueda modificar los datos mencionados en el apartado 3, incisos ii, iii, iv y v.

5) Haber sido comercializado con un manual del usuario en el que figure la referencia del protocolo de transmisión utilizado para las emisiones de identificación a distancia directa así como instrucciones para:

   a) instalar el módulo en la ANT;

   b) cargar el número de registro del operador del SANT.

PARTE 7

Módulo A de la evaluación de la conformidad. Control interno de la producción

1. El control interno de la producción es el procedimiento de evaluación de la conformidad mediante el cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en los puntos 2, 3 y 4 de la presente parte, y garantiza y declara, bajo su exclusiva responsabilidad, que los productos en cuestión cumplen los requisitos establecidos en las partes 1, 5 o 6 que se les aplican.

2. **Documentación técnica**

El fabricante elaborará la documentación técnica con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17 del presente Reglamento.

3. **Fabricación**

El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el proceso de fabricación y su seguimiento garanticen la conformidad del producto fabricado con la documentación técnica mencionada en el punto 2 de la presente parte y con los requisitos establecidos en las partes 1, 5 o 6 que se les aplican.

4. **Marcado CE y declaración UE de conformidad**

1) De conformidad con los artículos 15 y 16 del presente Reglamento, el fabricante colocará el marcado CE y, en su caso, la etiqueta de identificación de clase de ANT en cada producto individual que satisfaga los requisitos aplicables establecidos en las partes 1, 5 o 6 que les sean aplicables.

2) El fabricante redactará una declaración UE de conformidad por escrito para cada modelo de producto y la mantendrá, junto con la documentación técnica, a disposición de las autoridades nacionales durante un período de diez años después de la introducción del producto en el mercado. En la declaración UE de conformidad se identificará claramente el producto para el cual ha sido elaborada.

Se facilitará una copia de la declaración UE de conformidad a las autoridades competentes que lo soliciten.

5. **Representante autorizado**

Las obligaciones del fabricante establecidas en el punto 4 podrá cumplirlas su representante autorizado, en su nombre y bajo su responsabilidad, siempre que estén especificadas en su mandato.

PARTE 8

Módulos B y C de la evaluación de la conformidad. Examen UE de tipo y conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción de conformidad con el anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE

Cuando se haga referencia a la presente parte, el procedimiento de evaluación de la conformidad se ajustará a los módulos B (examen UE de tipo) y C (conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción) de la presente parte.

Módulo B

Examen UE de tipo

1. El examen UE de tipo es la parte del procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual un organismo notificado examina el diseño técnico del producto y verifica y da fe de que su diseño técnico cumple los requisitos aplicables que figuran en las partes 1 a 6.

2. El examen UE de tipo se llevará a cabo mediante una evaluación de la adecuación del diseño técnico del producto a través del examen de la documentación técnica y la documentación de apoyo a que se hace referencia en el punto 3, más el examen de las muestras, representativas de la producción prevista, de una o varias partes esenciales del producto (combinación del tipo de producción y el tipo de diseño).

3. El fabricante deberá presentar una solicitud de examen UE de tipo a un único organismo notificado de su elección.

Dicha solicitud incluirá lo siguiente:

1) El nombre y la dirección del fabricante y, si presenta la solicitud el representante autorizado, también el nombre y la dirección de este.

2) Una declaración escrita de que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado.

3) La documentación técnica. La documentación técnica permitirá evaluar la conformidad del producto con los requisitos aplicables del presente Reglamento e incluirá un análisis y una evaluación adecuados de los riesgos. La documentación técnica incluirá, cuando proceda, los elementos establecidos en el artículo 17 del presente Reglamento.

4) Las muestras representativas de la producción prevista. El organismo notificado podrá pedir más muestras si son necesarias para llevar a cabo el programa de ensayo.

5) La documentación de apoyo para la adecuación de la solución de diseño técnico. Esta documentación de apoyo mencionará todos los documentos que se hayan utilizado, en particular, en caso de que las normas armonizadas pertinentes y/o las especificaciones técnicas no se hayan aplicado, o no se hayan aplicado íntegramente. La documentación de apoyo incluirá, en caso necesario, los resultados de los ensayos realizados de conformidad con otras especificaciones técnicas pertinentes por el laboratorio apropiado del fabricante o por otro laboratorio de ensayo en su nombre y bajo su responsabilidad.

4. El organismo notificado deberá hacer lo siguiente:

Respecto al producto:

1) Examinar la documentación técnica y la documentación de apoyo para evaluar la adecuación del diseño técnico del producto.

Respecto a la muestra o las muestras:

2) Comprobar que la muestra o las muestras se han fabricado conforme a la documentación técnica, e identificar los elementos que se han diseñado con arreglo a las disposiciones aplicables de las normas armonizadas pertinentes y/o las especificaciones técnicas, así como los elementos que se han diseñado sin aplicar las disposiciones pertinentes de dichas normas.

3) Efectuar, o hacer que se efectúen, los exámenes y ensayos oportunos para comprobar si, cuando el fabricante ha optado por aplicar las soluciones de las normas armonizadas y/o especificaciones técnicas pertinentes, su aplicación ha sido correcta.

4) Efectuar, o hacer que se efectúen, los exámenes y ensayos oportunos para comprobar si, en caso de que no se hayan aplicado las soluciones de las normas armonizadas y/o las especificaciones técnicas pertinentes, las soluciones adoptadas por el fabricante cumplen los requisitos esenciales correspondientes del instrumento legislativo.

5) Acordar con el fabricante el lugar donde se realizarán los exámenes y los ensayos.

5. El organismo notificado elaborará un informe de evaluación que recoja las actividades realizadas de conformidad con el punto 4 y sus resultados. Sin perjuicio de sus obligaciones con arreglo al punto 8, el organismo notificado solo dará a conocer el contenido de este informe, íntegramente o en parte, con el acuerdo del fabricante.

6. Cuando el tipo cumpla los requisitos del presente Reglamento, el organismo notificado expedirá al fabricante un certificado de examen UE de tipo. Dicho certificado incluirá el nombre y la dirección del fabricante, las conclusiones del examen, los aspectos relevantes de los requisitos objeto del examen, las condiciones de validez (en su caso) y los datos necesarios para la identificación del tipo aprobado. Se podrán adjuntar al certificado uno o varios anexos.

El certificado UE y sus anexos contendrán toda la información pertinente que permita evaluar la conformidad de los productos fabricados con el diseño examinado y permitir el control en servicio.

En caso de que el tipo no satisfaga los requisitos aplicables del presente Reglamento, el organismo notificado se negará a expedir un certificado de examen UE de tipo e informará de ello al solicitante, explicando detalladamente su negativa.

7. El organismo notificado se mantendrá informado de los cambios en el estado actual de la técnica generalmente reconocido que indiquen que el tipo aprobado ya no puede cumplir los requisitos aplicables del presente Reglamento, y determinará si tales cambios requieren más investigaciones. En ese caso, el organismo notificado informará al fabricante en consecuencia.

El fabricante informará al organismo notificado que tenga en su poder la documentación técnica relativa al certificado de examen UE de tipo sobre cualquier modificación del tipo aprobado que pueda afectar a la conformidad del producto con los requisitos esenciales del presente Reglamento o las condiciones de validez de dicho certificado. Tales modificaciones requerirán una aprobación adicional y deberán añadirse al certificado original de examen UE de tipo.

8. Cada organismo notificado informará a su autoridad notificante sobre los certificados de examen UE de tipo y/o cualquier añadido a los mismos que haya expedido o retirado, y, periódicamente o previa solicitud, pondrá a disposición de su autoridad notificante la lista de certificados y/o añadidos a los mismos que hayan sido rechazados, suspendidos o restringidos de otro modo.

   Cada organismo notificado informará a los demás organismos notificados sobre los certificados de examen UE de tipo y/o los añadidos a los mismos que haya rechazado, retirado, suspendido o restringido de otro modo, y, previa solicitud, sobre los certificados y/o los añadidos a los mismos que haya expedido.

   La Comisión, los Estados miembros y los demás organismos notificados podrán, previa solicitud, obtener una copia de los certificados de examen UE de tipo y/o sus añadidos. Previa solicitud motivada, la Comisión y los Estados miembros podrán obtener una copia de la documentación técnica y los resultados de los exámenes efectuados por el organismo notificado.

   El organismo notificado conservará una copia del certificado de examen UE de tipo, sus anexos y sus añadidos, así como el expediente técnico que incluya la documentación presentada por el fabricante durante los diez años siguientes a la evaluación del producto o hasta el final de la validez del certificado.

9. El fabricante conservará a disposición de las autoridades nacionales una copia del certificado de examen UE de tipo, sus anexos y sus añadidos, así como la documentación técnica durante un período de diez años después de la introducción del producto en el mercado.

10. El representante autorizado del fabricante podrá presentar la solicitud a que se hace referencia en el punto 3 y cumplir las obligaciones contempladas en los puntos 7 y 9, siempre que estén especificadas en su mandato.

Módulo C

Conformidad con el tipo basándose en el control interno de la producción

1. La conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción es la parte del procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en los puntos 2 y 3, y garantiza y declara que los productos en cuestión son conformes con el tipo descrito en el certificado de examen UE de tipo y satisfacen los requisitos aplicables del presente Reglamento.

2. Fabricación

   El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el proceso de fabricación y su seguimiento garanticen la conformidad del producto fabricado con el tipo aprobado descrito en el certificado de examen UE de tipo y con los requisitos aplicables establecidos en las partes 1 a 6.

3. Marcado CE y declaración UE de conformidad

   1) El fabricante colocará el marcado CE y, cuando proceda, la etiqueta de identificación de clase de ANT de conformidad con los artículos 15 y 16 del presente Reglamento a cada producto que sea conforme con el tipo descrito en el certificado de examen UE de tipo y que satisfaga los requisitos aplicables establecidos en las partes 1 a 6.

   2) El fabricante redactará una declaración UE de conformidad por escrito para cada tipo de producto y la mantendrá a disposición de las autoridades nacionales durante un período de diez años después de la introducción del producto en el mercado. En la declaración UE de conformidad se identificará claramente el tipo de producto para el cual ha sido elaborada.

      Se facilitará una copia de la declaración UE de conformidad a las autoridades competentes cuando lo soliciten.

4. Representante autorizado

   Las obligaciones del fabricante establecidas en el punto 3 podrá cumplirlas su representante autorizado, en su nombre y bajo su responsabilidad, siempre que esto esté especificado en el mandato.

PARTE 9

Módulo H de la evaluación de la conformidad. Conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad de conformidad con el anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE

1. La conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad es el procedimiento de evaluación de conformidad mediante el cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en los puntos 2 y 5, y garantiza y declara, bajo su exclusiva responsabilidad, que el producto en cuestión satisface los requisitos aplicables establecidos en las partes 1 a 6.

2. Fabricación

El fabricante gestionará un sistema de calidad aprobado para el diseño, la fabricación, la inspección final y el ensayo del producto en cuestión, tal y como se especifica en el punto 3, y estará sujeto a la supervisión especificada en el punto 4.

3. Sistema de calidad

1) El fabricante presentará una solicitud de evaluación de su sistema de calidad ante el organismo notificado de su elección, para el producto de que se trate.

Dicha solicitud incluirá lo siguiente:

a) el nombre y la dirección del fabricante y, si presenta la solicitud el representante autorizado, también el nombre y la dirección de este;

b) la documentación técnica para cada tipo de producto que se pretenda fabricar, que contenga los elementos establecidos en la parte 10, cuando proceda;

c) la documentación relativa al sistema de calidad;

d) una declaración por escrito en la que se declare que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado.

2) El sistema de calidad garantizará la conformidad del producto con los requisitos del presente Reglamento.

Todos los elementos, requisitos y disposiciones adoptados por el fabricante deberán reunirse de forma sistemática y ordenada en una documentación compuesta por políticas, procedimientos e instrucciones escritos. Esta documentación del sistema de calidad permitirá una interpretación coherente de los programas, planes, manuales y registros de calidad.

La documentación incluirá, en particular, una descripción adecuada de lo siguiente:

a) los objetivos de calidad y la estructura organizativa, las responsabilidades y las competencias de la dirección en cuanto al diseño y la calidad del producto;

b) las especificaciones técnicas de diseño, incluidas las normas que se aplicarán y, en caso de que las normas armonizadas pertinentes no se apliquen plenamente, los medios que se utilizarán para garantizar que se cumplan los requisitos del presente Reglamento;

c) las técnicas de control y verificación del diseño, los procesos y las medidas sistemáticas que se vayan a utilizar en el diseño de los productos por lo que se refiere al tipo de producto de que se trate;

d) las correspondientes técnicas de fabricación y de control y de aseguramiento de la calidad, así como los procesos y las actuaciones sistemáticas que se utilizarán;

e) los exámenes y los ensayos que se efectuarán antes, durante y después de la fabricación, y la frecuencia con la que se realizarán;

f) los documentos relativos a la calidad, como informes de inspección y datos de los ensayos, datos de calibración, informes relativos a las cualificaciones o las aprobaciones del personal implicado, etc.;

g) los medios para supervisar la obtención de la calidad necesaria en materia de diseño y del producto, así como el funcionamiento eficaz del sistema de calidad.

3) El organismo notificado evaluará el sistema de calidad para determinar si cumple los requisitos especificados en el punto 3.2.

Dará por supuesta la conformidad con dichos requisitos de los elementos del sistema de calidad que cumplan las especificaciones correspondientes de la norma armonizada correspondiente.

Además de experiencia en sistemas de gestión de la calidad, el equipo de auditoría tendrá, como mínimo, un miembro con experiencia como evaluador en el campo del producto pertinente y la tecnología del producto en cuestión, así como el conocimiento de los requisitos aplicables del presente Reglamento. La auditoría incluirá una visita de evaluación a los locales del fabricante. El equipo de auditoría revisará la documentación técnica mencionada en el punto 3.1, letra b), para comprobar si el fabricante es capaz de identificar los requisitos aplicables del presente Reglamento y de efectuar los exámenes necesarios a fin de garantizar que el producto cumple dichos requisitos.

Se notificará la decisión al fabricante o a su representante autorizado.

La notificación incluirá las conclusiones de la auditoría y la decisión de evaluación motivada.

4) El fabricante se comprometerá a cumplir las obligaciones que se derivan del sistema de calidad tal como se ha aprobado y a mantenerlo de forma que siga siendo adecuado y eficaz.

El fabricante mantendrá informado al organismo notificado que ha aprobado el sistema de calidad sobre cualquier cambio previsto del mismo.

5) El organismo notificado evaluará los cambios propuestos y decidirá si el sistema de calidad modificado sigue cumpliendo los requisitos mencionados en el punto 3.2, o si es necesario realizar una nueva evaluación.

El organismo notificado notificará su decisión al fabricante. La notificación contendrá las conclusiones del examen y la decisión de evaluación motivada.

4. Supervisión bajo la responsabilidad del organismo notificado

1) El fin de la supervisión es garantizar que el fabricante cumple correctamente las obligaciones derivadas del sistema de calidad aprobado.

2) A efectos de evaluación, el fabricante permitirá al organismo notificado acceder a los locales de diseño, fabricación, inspección, ensayo y almacenamiento, y le facilitará toda la información necesaria, en particular:

a) la documentación relativa al sistema de calidad;

b) los expedientes de calidad previstos en la parte del sistema de calidad dedicada al diseño, como los resultados de análisis, cálculos, ensayos, etc.;

c) los expedientes de calidad previstos en la parte del sistema de calidad dedicada a la fabricación, como informes de inspección y datos de ensayo, datos de calibración, informes sobre la cualificación del personal, etc.

3) El organismo notificado realizará periódicamente auditorías para asegurarse de que el fabricante mantiene y aplica el sistema de control de calidad y proporcionará un informe de la auditoría al fabricante.

4) El organismo notificado podrá, además, realizar visitas inesperadas al fabricante. Durante tales visitas, el organismo notificado podrá, si es necesario, realizar ensayos de ANT o de SANT, o hacer que se realicen, para comprobar el funcionamiento apropiado del sistema de calidad. Asimismo, proporcionará al fabricante un informe de la visita y, si se han efectuado ensayos, un informe de los mismos.

5. Marcado CE y declaración UE de conformidad

1) El fabricante colocará el marcado CE y, cuando proceda, la etiqueta de identificación de clase de SANT de conformidad con los artículos 15 y 16 del presente Reglamento y, bajo la responsabilidad del organismo notificado a que se hace referencia en el punto 3.1 de la presente parte, el número de identificación de este último en cada producto que satisfaga los requisitos aplicables del presente Reglamento.

2) El fabricante redactará una declaración UE de conformidad por escrito para cada tipo de producto y la mantendrá a disposición de las autoridades nacionales durante un período de diez años después de la introducción del producto en el mercado. En la declaración UE de conformidad se identificará el tipo de producto para el cual ha sido elaborada.

Se facilitará una copia de la declaración UE de conformidad a las autoridades competentes cuando lo soliciten.

6. El fabricante mantendrá a disposición de las autoridades nacionales durante un período de diez años a partir de la puesta en el mercado del producto:

   1) la documentación técnica a que se refiere el punto 3.1;

   2) la documentación relativa al sistema de calidad a que se refiere el punto 3.1;

   3) el cambio a que se refiere el punto 3.5, según se hayan aprobado;

   4) las decisiones y los informes del organismo notificado a que se refieren los puntos 3.5, 4.3 y 4.4.

7. Cada organismo notificado informará a su autoridad notificante sobre las aprobaciones de sistemas de calidad expedidas o retiradas, y, periódicamente o previa solicitud, pondrá a disposición de su autoridad notificante la lista de las aprobaciones de sistemas de calidad que han sido rechazadas, suspendidas o restringidas de otro modo.

   Cada organismo notificado informará a los demás organismos notificados sobre las aprobaciones de sistemas de calidad que haya rechazado, suspendido o retirado y, previa solicitud, de las aprobaciones de sistemas de calidad que haya expedido.

8. Representante autorizado

   Las obligaciones del fabricante establecidas en los puntos 3.1, 3.5, 5 y 6 podrá cumplirlas su representante autorizado, en su nombre y bajo su responsabilidad, siempre que esto esté especificado en el mandato.

PARTE 10

Contenido de la documentación técnica

El fabricante elaborará la documentación técnica. La documentación permitirá evaluar si el producto cumple los requisitos aplicables.

La documentación técnica incluirá, cuando proceda, al menos los siguientes elementos:

1. Una descripción completa del producto que incluya:

   a) fotografías o ilustraciones en las que se muestren sus características exteriores, el marcado y la configuración interna;

   b) las versiones de cualquier *software* o *firmware* que esté implicado en el cumplimiento de los requisitos establecidos por el presente Reglamento;

   c) el manual del usuario y las instrucciones de montaje.

2. Dibujos del diseño conceptual y de fabricación y esquemas de componentes, subconjuntos, circuitos y otros elementos similares pertinentes.

3. Las descripciones y explicaciones necesarias para la comprensión de estos dibujos y esquemas, así como del funcionamiento del producto.

4. Una lista de las normas armonizadas, aplicadas total o parcialmente, cuyas referencias se hayan publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y, cuando no se hayan aplicado esas normas armonizadas, la descripción de las soluciones adoptadas para cumplir los requisitos esenciales establecidos en el artículo 4, junto con una lista de otras especificaciones técnicas pertinentes aplicadas. En el caso de normas armonizadas aplicadas parcialmente, se especificarán en la documentación técnica las partes que se han aplicado.

5. Una copia de la declaración UE de conformidad.

6. Cuando se haya aplicado el módulo de evaluación de la conformidad de la parte 8, una copia del certificado de examen UE de tipo y sus anexos, expedidos por el organismo notificado en cuestión.

7. Los resultados de los cálculos de diseño efectuados, los exámenes realizados y otros elementos similares pertinentes.

8. Los informes sobre los ensayos.

9. Copias de los documentos que el fabricante haya presentado al organismo notificado, si alguno ha participado en el proceso.

10. La documentación de apoyo para la adecuación de la solución de diseño técnico. Esta documentación de apoyo mencionará todos los documentos que se hayan utilizado, en particular, en caso de que las normas armonizadas pertinentes y/o las especificaciones técnicas no se hayan aplicado íntegramente. La documentación de apoyo incluirá, en caso necesario, los resultados de los ensayos realizados por el laboratorio apropiado del fabricante o por otro laboratorio de ensayo en su nombre y bajo su responsabilidad.

11. Las direcciones de los lugares de fabricación y almacenamiento.

PARTE 11

Declaración UE de conformidad

1. El producto (tipo, lote y número de serie).

2. Nombre y dirección del fabricante o de su representante autorizado.

3. La presente declaración de conformidad se expide bajo la exclusiva responsabilidad del fabricante.

4. Objeto de la declaración *[identificación del producto que permita la trazabilidad; puede incluir, cuando sea necesario, una imagen en color de resolución suficiente para la identificación de los productos]*.

5. El objeto de la declaración descrita anteriormente es de clase … *[incluir para los SANT el número de clase tal como se define en las partes 1 a 5 del presente anexo]*.

6. El nivel de potencia sonora garantizado para este equipo de SANT es de …. dB(A) *[únicamente para las clases 1 a 3 de SANT de ala no fija]*

7. El objeto de la declaración descrita anteriormente es conforme a la legislación de armonización pertinente de la Unión:

   — *[incluir la referencia al presente Reglamento y al anexo correspondiente a la clase de producto]*;

   — o a otra legislación de armonización de la Unión cuando proceda.

8. Referencias a las normas armonizadas pertinentes utilizadas o referencias a las otras especificaciones técnicas en relación con las cuales se declara la conformidad. Las referencias se enumerarán con su número de identificación y su versión y, en su caso, la fecha de emisión.

9. Cuando proceda, el organismo notificado … [*nombre, número*] … ha efectuado … [*descripción de la intervención*] … y expedido el certificado de examen UE de tipo.

10. Cuando proceda, descripción de los accesorios y componentes, incluido el *software*, que permiten que la aeronave no tripulada o el sistema de aeronaves no tripuladas funcione como estaba previsto y esté amparado por la declaración UE de conformidad.

11. Información adicional:

Firmado por y en nombre de: …

[*lugar y fecha de expedición*]:

[*nombre, cargo*] [*firma*]:

PARTE 12

Declaración UE de conformidad simplificada

La declaración UE de conformidad simplificada a que se refiere el artículo 14, apartado 3, se ajustará a lo siguiente:

— Por la presente, [nombre del fabricante] declara que el SANT *[identificación del SANT: tipo o número de serie]* es de clase … … *[incluir el número de clase del producto tal como se define en las partes 1 a 5 del presente anexo]* y tiene un nivel de potencia sonora garantizado de …. dB(A) *[únicamente para las clases 1 a 3 de SANT de ala no fija]*;

— y cumple los reglamentos ... [enumerar todos los reglamentos que cumple el producto].

— Puede accederse a la declaración UE de conformidad completa en el sitio web siguiente: [dirección del sitio web]

PARTE 13

Código de ensayo del ruido

En la presente parte se establecen los métodos de medición del ruido aéreo que se utilizarán para la determinación de los niveles de potencia sonora ponderados A de las clases 1, 2 y 3 de ANT.

En ella se establecen las normas básicas de emisión sonora y el código de ensayo detallado para la medición de los niveles de presión acústica sobre una superficie de medición que envuelve a la fuente y para el cálculo del nivel de potencia sonora emitido por esa fuente.

1. NORMA BÁSICA DE EMISIÓN SONORA

Para la determinación del nivel de potencia sonora ponderado A L_{WA} de la ANT, se utilizarán las normas básicas de emisión sonora EN ISO 3744:2010 respetando las disposiciones complementarias siguientes:

2. CONDICIONES DE INSTALACIÓN Y DE MONTAJE

Zona de ensayo:

La ANT permanecerá suspendida en el aire por encima de un plano reflectante (acústicamente duro). La ANT estará situada a una distancia suficiente de cualquier pared o techo reflectante, o de cualquier objeto reflectante, de manera que se cumplan los requisitos presentados en el anexo A de la norma EN ISO 3744:2010 sobre la superficie de medición.

Montaje de la fuente de ruido:

La ANT permanecerá suspendida en el aire 0,5 m por encima del plano reflectante. La configuración de la ANT (hélices, accesorios y parámetros) será la configuración de la ANT tal como se introduzca en el mercado.

Superficie de medición acústica y conjunto de micrófonos:

La ANT deberá estar completamente incluida dentro de una superficie de medición hemisférica de conformidad con el punto 7.2.3 de la norma EN ISO 3744:2010.

El número y la posición de los micrófonos se definen en el anexo F de la norma EN ISO 3744:2010.

La superficie de medición tendrá su origen en el punto O situado en el plano del suelo directamente por debajo de la ANT.

3. CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO DURANTE EL ENSAYO

Los ensayos del ruido se realizarán con la ANT volando en una posición estable, lateral y verticalmente, 0,5 m por encima del origen del hemisferio de medición (punto O) bajo la MMD y con la batería de la ANT totalmente cargada.

Si la ANT se comercializa con accesorios que pueden instalarse en ella, será sometida a ensayo con y sin esos accesorios en todas las configuraciones posibles de la aeronave.

4. CÁLCULO DE LA MEDIA TEMPORAL DEL NIVEL DE PRESIÓN ACÚSTICA DE LA SUPERFICIE

Deberá determinarse la media temporal del nivel de presión acústica de la superficie ponderado A por lo menos en tres ocasiones para cada configuración de la ANT. Si al menos dos de los valores determinados no difieren en más de 1 dB, no será preciso realizar más mediciones; de otro modo, deberán seguir realizándose mediciones hasta que se obtengan dos valores que no difieran en más de 1 dB. La media temporal del nivel de presión acústica de la superficie que se utilizará para calcular el nivel de potencia sonora de una configuración de ANT es la media aritmética de los dos valores más elevados que no difieran en más de 1 dB.

5. INFORMACIÓN QUE SE HA DE FACILITAR

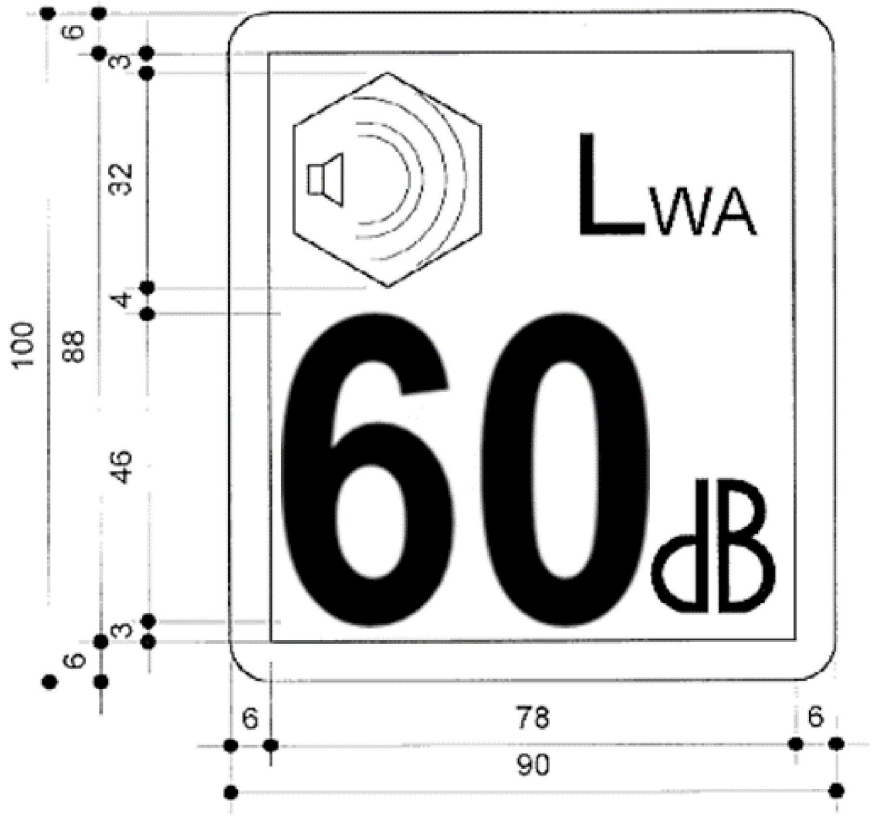
El informe incluirá los datos técnicos necesarios para identificar la fuente sometida a ensayo, así como el código de ensayo del ruido y los datos acústicos.

El valor del nivel de potencia sonora ponderado A que ha de comunicarse es el valor más elevado de las diferentes configuraciones de la ANT sometidas a ensayo, redondeado al número entero más próximo (si es menor que 0,5 se utilizará el número inferior; si es mayor o igual a 0,5 se utilizará el número superior).

PARTE 14

Indicación del nivel de potencia sonora garantizado

La indicación del nivel de potencia sonora garantizado estará compuesta por la cifra en dB correspondiente a la potencia sonora garantizada, el símbolo L_{WA} y un pictograma configurado de la manera siguiente:



En caso de que la indicación se reduzca en función del tamaño del equipo, se respetarán las proporciones indicadas en el dibujo anterior. No obstante, la dimensión vertical de la indicación no será, en la medida de lo posible, inferior a 20 mm.

PARTE 15

Nivel máximo de potencia sonora por clase de ANT (incluidos los períodos de transición)

Clase de ANT	MMD m en gramos	Nivel máximo de potencia sonora L_{WA} en dB		
		a partir de la entrada en vigor	a partir de 2 años después de la entrada en vigor	a partir de 4 años después de la entrada en vigor
C1	$250 \leq m < 900$	85	83	81
C2	$900 \leq m < 4\,000$	$85 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$83 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$81 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$

Donde «lg» es el logaritmo de base 10.

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2020/1058 DE LA COMISIÓN

de 27 de abril de 2020

por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 en lo que respecta a la introducción de dos nuevas clases de sistemas de aeronaves no tripuladas

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ([1]), y en particular sus artículos 58 y 61,

Considerando lo siguiente:

(1) Los sistemas de aeronaves no tripuladas («UAS») cuya utilización presente un riesgo bajo y cuyos operadores estén autorizados a presentar una declaración sobre la base de los escenarios estándar que figuran en el apéndice 1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión ([2]) no deben estar sujetos a procedimientos estándar de conformidad aeronáutica. Respecto a estos UAS, debe recurrirse a la posibilidad de establecer la legislación de armonización de la Unión a la que se hace referencia en el artículo 56, apartado 6, del Reglamento (UE) 2018/1139. Por tanto, es necesario establecer los requisitos acerca de los riesgos que entraña la utilización de tales UAS, teniendo plenamente en cuenta otras legislaciones de armonización de la Unión aplicables. Como resultado de ello, deben crearse dos nuevas clases diferentes de UAS, caracterizadas por distintos conjuntos de requisitos que abordan riesgos diferentes. Por consiguiente, el capítulo II del Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión ([3]) debe cubrir estas nuevas clases.

(2) Los UAS utilizados con arreglo a escenarios estándar definidos en el apéndice 1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 deben cumplir los requisitos aplicables establecidos en el capítulo II del Reglamento Delegado (UE) 2019/945 y, por tanto, deben suprimirse del ámbito de aplicación del capítulo III.

(3) Tales requisitos deben ajustarse a los requisitos esenciales establecidos en el artículo 55 del Reglamento (UE) 2018/1139, en particular por lo que respecta a las características y funcionalidades específicas necesarias para atenuar los riesgos relacionados con la seguridad del vuelo, la privacidad y la protección de los datos personales, la seguridad o el medio ambiente que se deriven de la utilización de esos UAS.

(4) Si los fabricantes introducen UAS en el mercado con la intención de que se puedan utilizar en operaciones según las normas y condiciones aplicables a la categoría «abierta» o conforme a una declaración operacional y, en consecuencia, les colocan una etiqueta de identificación de clase, deben garantizar que los UAS en cuestión cumplen los requisitos aplicables a esa clase. Del mismo modo, si los fabricantes introducen en el mercado kits de accesorios que transforman UAS de clase C3 en UAS de clase C5, deben garantizar la conformidad de los UAS que lleven instalados kits de accesorios con todos los requisitos de la clase C5.

([1]) DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

([2]) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (DO L 152 de 11.6.2019, p. 45).

([3]) Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas (DO L 152 de 11.6.2019, p. 1).

(5) Con el fin de apoyar la identificación a distancia como uno de los elementos necesarios para el funcionamiento del sistema «U-Space» que está siendo desplegado, todos los UAS utilizados en la categoría específica deben estar equipados con un sistema de identificación a distancia.

(6) Los UAS utilizados en la categoría específica y no tengan que estar registrados con arreglo al artículo 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 deben tener un número de serie único, a menos que sean de construcción privada.

(7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se basan en el Dictamen n.º 5/2019 ([4]) de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA), de conformidad con el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2019/945

El Reglamento Delegado (UE) 2019/945 se modifica como sigue:

1) En el artículo 1, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Asimismo, establece normas relativas a la comercialización de UAS, kits de accesorios y accesorios de identificación a distancia, y a su libre circulación en la Unión.».

2) En el artículo 2, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. El capítulo II del presente Reglamento es aplicable a los siguientes productos:

a) los UAS destinados a ser utilizados según las normas y condiciones aplicables a la categoría "abierta" de operaciones de UAS o a las declaraciones operacionales de la categoría "específica" de operaciones de UAS con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, salvo los UAS de construcción privada, y que lleven una etiqueta de identificación de clase de acuerdo con lo establecido en las partes 1 a 5, 16 y 17 del anexo del presente Reglamento que indique a cuál de las siete clases de UAS contempladas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 pertenecen;

b) los kits de accesorios de la clase C5 con arreglo a la parte 16;

c) los accesorios de identificación a distancia con arreglo a la parte 6 del anexo del presente Reglamento.

2. El capítulo III del presente Reglamento es aplicable a los UAS utilizados según las normas y las condiciones aplicables a las categorías de operaciones de UAS "certificada" y "específica" con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, salvo cuando tales operaciones se efectúen conforme a una declaración.».

3) En el artículo 3 se insertan los puntos 38, 39 y 40 siguientes:

«38) "Unidad de mando": equipo o sistema de equipos para controlar aeronaves no tripuladas de forma remota según la definición del artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2018/1139 que permite el control o el seguimiento de la aeronave no tripulada durante cualquier fase de vuelo, a excepción de las infraestructuras que apoyan el servicio de enlace (C2) de mando y control.

39) "Servicio de enlace C2": servicio de comunicación prestado por un tercero que proporciona mando y control entre la aeronave no tripulada y la unidad de mando.

40) "noche": horas entre el final del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino de la mañana según la definición del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 (*).

(*) Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1).».

4) El título del capítulo II se sustituye por el texto siguiente:

«UAS destinados a ser utilizados en la categoría "abierta" o en la categoría "específica" conforme a una declaración operacional, kits de accesorios con etiqueta de identificación de clase y accesorios de identificación a distancia».

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions.

5) En el artículo 4, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los productos contemplados en el artículo 2, apartado 1, deberán cumplir los requisitos establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo.».

6) En el artículo 5 se añade el apartado 3 siguiente:

«3. Los apartados 1 a 4 del artículo 4 del Reglamento (UE) 2019/1020 del Parlamento Europeo y del Consejo serán aplicables a partir del 16 de julio de 2021.».

7) En el artículo 6, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Cuando introduzcan sus productos en el mercado de la Unión, los fabricantes se asegurarán de que se han diseñado y fabricado de conformidad con los requisitos establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo.».

8) En el artículo 6, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los fabricantes elaborarán la documentación técnica a la que se hace referencia en el artículo 17 y llevarán a cabo o subcontratarán el procedimiento de evaluación de la conformidad pertinente al que se hace referencia en el artículo 13.

Cuando se haya demostrado, mediante ese procedimiento de evaluación de la conformidad, que un producto cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo, los fabricantes elaborarán una declaración UE de conformidad y colocarán el marcado CE.».

9) En el artículo 6, el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Los fabricantes de UAS garantizarán que las UA llevan indicados el tipo, en el sentido de la Decisión 768/2008/CE, y un número de serie único que permita su identificación y, en su caso, que cumpla los requisitos establecidos en las partes 2 a 4, 16 y 17 correspondientes del anexo. Los fabricantes de kits de accesorios de la clase C5 garantizarán que estos llevan indicados el tipo y un número de serie único que permita su identificación. Los fabricantes de accesorios de identificación a distancia garantizarán que estos llevan indicados el tipo y un número de serie único que permita su identificación y que sea conforme con los requisitos establecidos en la parte 6 del anexo. En todos los casos, los fabricantes garantizarán que se indica también un número de serie único en la declaración UE de conformidad o en la declaración UE de conformidad simplificada contempladas en el artículo 14.».

10) En el artículo 6, el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. Los fabricantes garantizarán que el producto va acompañado de las instrucciones del fabricante y de la nota informativa que se exigen en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo, redactadas en una lengua fácilmente comprensible para los consumidores y otros usuarios finales, según determine el Estado miembro de que se trate. Las instrucciones del fabricante y la nota informativa, así como todo etiquetado, serán claros, comprensibles y legibles.».

11) En el artículo 6 se añade el apartado 11 siguiente:

«Cuando introduzcan en el mercado un UAS de clase C5 o C6 o un accesorio de clase C5, los fabricantes informarán a la autoridad de vigilancia del mercado del Estado miembro en el que tengan su centro de actividad principal.».

12) En el artículo 8, apartado 2, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Si un importador considera o tiene motivos para pensar que un producto no cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo, no lo introducirá en el mercado hasta que sea conforme. Además, si el producto presenta un riesgo para la salud y la seguridad de los consumidores y de terceros, el importador informará de ello al fabricante y a las autoridades nacionales competentes.».

13) En el artículo 8, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los importadores garantizarán que el producto va acompañado de las instrucciones del fabricante y de la nota informativa que se exigen en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo, redactadas en una lengua fácilmente comprensible para los consumidores y otros usuarios finales, según determine el Estado miembro de que se trate. Las instrucciones del fabricante y la nota informativa, así como todo etiquetado, serán claros, comprensibles y legibles.».

14) En el artículo 8 se añade el apartado 10 siguiente:

«10. Cuando introduzcan en el mercado un UAS de clase C5 o C6 o un accesorio de clase C5, los importadores informarán a la autoridad de vigilancia del mercado del Estado miembro en el que tengan su centro de actividad principal.».

15) En el artículo 9, apartado 2, los dos primeros párrafos se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Antes de comercializar un producto, los distribuidores verificarán que lleva el marcado CE y, en su caso, la etiqueta de identificación de la clase de UA y la indicación del nivel de potencia sonora, que va acompañado de los documentos a los que se hace referencia en el artículo 6, apartados 7 y 8, y que el fabricante y el importador han cumplido los requisitos establecidos en el artículo 6, apartados 5 y 6, y en el artículo 8, apartado 3.

Los distribuidores garantizarán que el producto va acompañado de las instrucciones del fabricante y de la nota informativa que se exigen en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo, redactadas en una lengua fácilmente comprensible para los consumidores y otros usuarios finales, según determine el Estado miembro de que se trate. Las instrucciones del fabricante y la nota informativa, así como todo etiquetado, serán claros, comprensibles y legibles.».

16) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

«Se supondrá que los productos conformes con normas armonizadas o partes de estas cuyas referencias se hayan publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea* cumplen los requisitos de dichas normas o partes de normas establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo.».

17) En el artículo 13, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El fabricante efectuará una evaluación de la conformidad del producto mediante uno de los procedimientos siguientes con el fin de establecer su conformidad con los requisitos expuestos en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo. La evaluación de la conformidad tendrá en cuenta todas las condiciones de utilización previstas y previsibles.».

18) En el artículo 13, apartado 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) control interno de la producción, según se establece en la parte 7 del anexo, al evaluar si un producto cumple los requisitos establecidos en las partes 1, 5, 6, 16 o 17 del anexo, teniendo en cuenta la condición de que el fabricante haya aplicado normas armonizadas, cuyas referencias se hayan publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, en el caso de todos los requisitos respecto a los cuales existan tales normas;».

19) En el artículo 14, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La declaración UE de conformidad a la que se hace referencia en el artículo 6, apartado 8, deberá indicar que se ha demostrado que el producto cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo y deberá, en el caso de UAS, especificar su clase.».

20) En el artículo 16, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La etiqueta de identificación de la clase de UA se colocará de manera visible, legible e indeleble en la UA o, en su caso, en cada accesorio de un kit de accesorios de la clase C5, y en su embalaje, y tendrá como mínimo 5 mm de altura. Se prohibirá colocar en un producto marcados, signos o inscripciones que puedan inducir a confusión a terceros en cuanto al significado o la forma de la etiqueta de identificación de clase.».

21) En el artículo 17, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La documentación técnica incluirá todos los datos y detalles pertinentes acerca de los medios utilizados por el fabricante para garantizar que el producto cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo. Incluirá, como mínimo, los elementos establecidos en la parte 10 del anexo.».

22) En el artículo 17, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Cuando la documentación técnica no cumpla lo dispuesto en los apartados 1, 2 o 3 del presente artículo, la autoridad de vigilancia del mercado podrá pedir al fabricante o al importador que encarguen a un organismo aceptable para la autoridad de vigilancia del mercado la realización de un ensayo, dentro de un plazo determinado, a expensas del fabricante o del importador, con el fin de verificar si el producto cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo que le sean aplicables.».

23) En el artículo 30, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Si un organismo notificado comprueba que un fabricante no cumple los requisitos establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17 del anexo o en las normas armonizadas correspondientes u otras especificaciones técnicas, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras oportunas y no expedirá ningún certificado de examen UE de tipo o aprobación del sistema de calidad.».

24) En el artículo 36, apartado 1, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«1. En los casos en los que las autoridades de vigilancia del mercado de un Estado miembro tengan motivos suficientes para creer que un producto supone un riesgo para la salud o la seguridad de las personas o para otros aspectos de la protección del interés público contemplados en el presente capítulo, realizarán una evaluación del producto en cuestión con respecto a todos los requisitos aplicables establecidos en el presente capítulo. Los agentes económicos pertinentes cooperarán en la medida necesaria con las autoridades de vigilancia del mercado a tal efecto.».

25) El título del capítulo III se sustituye por el texto siguiente:

«Requisitos aplicables a los UAS utilizados en las categorías de operaciones "certificada" y "específica", salvo cuando tales operaciones se efectúen conforme a una declaración».

26) El artículo 40 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 40*

Requisitos aplicables a los UAS utilizados en las categorías de operaciones "certificada" y "específica", salvo cuando tales operaciones se efectúen conforme a una declaración

1. El diseño, la producción y el mantenimiento del UAS deberán estar certificados si este cumple alguna de las condiciones siguientes:

   a) tiene una dimensión característica de 3 m o más y está diseñado para ser utilizado sobre concentraciones de personas;

   b) está diseñado para el transporte de personas;

   c) está diseñado para el transporte de mercancías peligrosas y requiere una gran solidez para atenuar los riesgos para terceros en caso de accidente;

   d) está destinado a utilizarse en la categoría de operaciones "específica" definida en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y en la autorización operacional expedida por la autoridad competente, previa evaluación del riesgo contemplada en el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, se considera que el riesgo de la operación no puede atenuarse adecuadamente sin la certificación del UAS.

2. Un UAS sujeto a certificación deberá cumplir los requisitos aplicables establecidos en el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión y el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.

3. Salvo que deba estar certificado de conformidad con el apartado 1, un UAS utilizado en la categoría "específica" tendrá las capacidades técnicas indicadas en la autorización operacional expedida por la autoridad competente o definidas en el certificado de operador de UAS ligeros con arreglo a la parte C del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

4. A menos que sean de construcción privada, todos los UAS no sujetos a registro con arreglo al artículo 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 deberán tener un número de serie único que sea conforme con la norma ANSI/CTA-2063-A-2019, Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019.

5. Cada UAS destinado a ser utilizado en la categoría "específica" y a una altura inferior a 120 m deberá estar equipado con un sistema de identificación a distancia que permita:

   a) la carga del número de registro del operador del UAS exigido de conformidad con el artículo 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y de cualquier número adicional proporcionado por el sistema de registro; el sistema llevará a cabo un control de coherencia que permita verificar la integridad de la cadena completa suministrada al operador del UAS en el momento del registro; en caso de incoherencia, el UAS emitirá un mensaje de error al operador;

   b) la transmisión periódica de, como mínimo, los siguientes datos, en tiempo real durante toda la duración del vuelo, de manera que puedan ser recibidos por los dispositivos móviles existentes:

      i) el número de registro del operador del UAS y el código de verificación proporcionado por el Estado miembro durante el proceso de registro, a menos que el control de coherencia contemplado en la letra a) no se haya superado,

      ii) el número de serie único de la UA conforme al apartado 4 o, si la UA es de construcción privada, el número de serie único del accesorio, como se especifica en la parte 6 del anexo,

      iii) el sello de tiempo, la posición geográfica de la UA y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue,

iv) la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la UA respecto al suelo,

v) la posición geográfica del piloto a distancia,

vi) una indicación de la situación de emergencia del UAS;

c) la reducción de la capacidad de manipular el funcionamiento del sistema directo de identificación a distancia.».

27) El anexo se sustituye por el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

Entrada en vigor

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

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

Hecho en Bruselas, el 27 de abril de 2020.

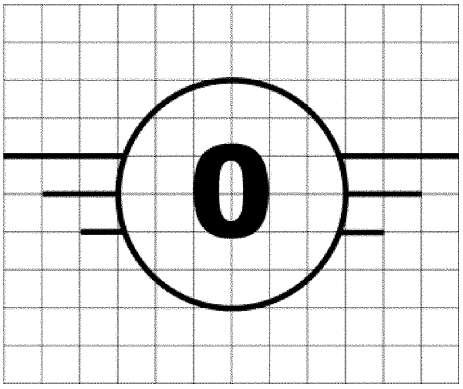
Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

PARTE 1

Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C0

Los UAS de clase C0 deberán llevar la siguiente etiqueta de identificación de clase en la UA:



El UAS de clase C0 deberá cumplir lo siguiente:

1) Tener una MTOM inferior a 250 g, incluida la carga útil.

2) Tener una velocidad máxima en vuelo horizontal de 19 m/s.

3) Tener una altura máxima alcanzable por encima del punto de despegue limitada a 120 m.

4) Ser controlable de manera segura por lo que respecta a la estabilidad, la maniobrabilidad y el rendimiento del enlace de mando y control por un piloto a distancia siguiendo las instrucciones del fabricante, en caso necesario en todas las condiciones de funcionamiento previsibles, incluso tras una avería en uno o varios sistemas.

5) Estar diseñado y fabricado de manera que se reduzcan al mínimo las lesiones a las personas durante el funcionamiento; deberán evitarse los bordes cortantes, a menos que sea técnicamente inevitable con buenas prácticas de diseño y de fabricación. Si el UAS está equipado con hélices, la UA deberá estar diseñada de manera que se limite cualquier lesión que puedan provocar las palas de hélices.

6) Estar alimentado exclusivamente con electricidad.

7) Si está equipado con un modo sígueme y cuando esta función esté en marcha, encontrarse en un radio que no supere los 50 m desde el piloto a distancia, y permitir que el piloto a distancia recupere el control de la UA.

8) Haber sido introducido en el mercado con instrucciones del fabricante en las que figure lo siguiente:

   a) las características de la UA, entre las que se encontrará, aunque no solamente, lo siguiente:

      — la clase de UA,

      — la masa de la UA (con una descripción de la configuración de referencia) y la masa máxima de despegue (MTOM),

      — las características generales de las cargas útiles permitidas en términos de masas, dimensiones, interfaces con la UA y otras posibles restricciones,

      — el equipo y el *software* para controlar la UA de forma remota, y

      — una descripción del comportamiento de la UA en caso de pérdida del enlace de mando y control;

   b) unas instrucciones de funcionamiento claras;

   c) las limitaciones de funcionamiento (entre las que se incluyen, aunque no exclusivamente, las condiciones meteorológicas y las operaciones de día/noche); y

   d) una descripción apropiada de todos los riesgos relacionados con las operaciones del UAS adaptada a la edad del usuario.

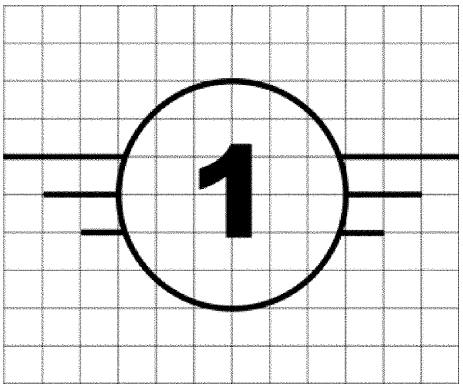
9) Incluir una nota informativa publicada por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) en la que figuren las limitaciones y obligaciones aplicables, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

10) Los puntos 4, 5 y 6 no se aplican a los UAS que son juguetes en el sentido de la Directiva 2009/48/CE, sobre la seguridad de los juguetes.

PARTE 2

Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C1

Los UAS de clase C1 deberán llevar la siguiente etiqueta de identificación de clase en la UA:



El UAS de clase C1 deberá cumplir lo siguiente:

1) Estar fabricado con materiales y tener un rendimiento y unas características físicas tales que se garantice que, en caso de un impacto a velocidad terminal con una cabeza humana, la energía transmitida a la cabeza humana sea inferior a 80 J; como alternativa, tener una MTOM inferior a 900 g, incluida la carga útil.

2) Tener una velocidad máxima en vuelo horizontal de 19 m/s.

3) Tener una altura máxima alcanzable por encima del punto de despegue limitada a 120 m o estar equipado con un sistema que limite la altura por encima de la superficie o por encima del punto de despegue a 120 m o a un valor seleccionable por el piloto a distancia; si el valor es seleccionable, deberá facilitarse al piloto a distancia una información clara sobre la altura de la UA por encima de la superficie o el punto de despegue durante el vuelo.

4) Ser controlable de manera segura. por lo que respecta a la estabilidad, la maniobrabilidad y el rendimiento del enlace de mando y control, por un piloto a distancia con las competencias adecuadas tal como se define en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y siguiendo las instrucciones del fabricante, en caso necesario en todas las condiciones de funcionamiento previsibles, incluso tras una avería en uno o varios sistemas.

5) Tener la resistencia mecánica exigida para la UA, incluido cualquier factor de seguridad necesario, y, cuando proceda, la estabilidad para resistir toda tensión a la que esté sometido durante su uso sin ninguna rotura o deformación que pudieran interferir con un vuelo seguro.

6) Estar diseñado y fabricado de manera que se reduzcan al mínimo las lesiones a las personas durante el funcionamiento; deberán evitarse los bordes cortantes en la UA, a menos que sea técnicamente inevitable con buenas prácticas de diseño y de fabricación. Si el UAS está equipado con hélices, la UA deberá estar diseñada de manera que se limite cualquier lesión que puedan provocar las palas de hélices.

7) En caso de pérdida del enlace de mando y control, disponer de un método fiable y predecible para que la UA recupere el enlace de mando y control o, si esto falla, termine el vuelo de manera que se reduzca el efecto en terceros en el aire o en tierra.

8) Salvo si se trata de una UA de ala fija, tener un nivel de potencia sonora ponderado A garantizado L_{WA} determinado según la parte 13 que no supere los niveles establecidos en la parte 15.

9) Salvo si se trata de una UA de ala fija, tener la indicación del nivel de potencia sonora ponderado A garantizado fijada en la UA o en su embalaje según la parte 14.

10) Estar alimentado exclusivamente con electricidad.

11) Tener un número de serie único que sea conforme con la norma ANSI/CTA-2063-A-2019, Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019.

12) Tener una identificación a distancia directa que:

a) permita la carga del número de registro del operador del UAS exigido de conformidad con el artículo 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y de cualquier número adicional proporcionado por el sistema de registro; el sistema llevará a cabo un control de coherencia que permita verificar la integridad de la cadena completa suministrada al operador del UAS en el momento del registro; en caso de incoherencia, el UAS emitirá un mensaje de error al operador;

b) garantice, en tiempo real durante toda la duración del vuelo, la difusión periódica directa desde la UA, utilizando un protocolo de transmisión abierto y documentado, de manera que puedan ser directamente recibidos por dispositivos móviles existentes dentro de la gama de difusión, de al menos los siguientes datos:

i. el número de registro del operador del UAS y el código de verificación proporcionado por el Estado miembro de registro durante el proceso de registro, a menos que el control de coherencia contemplado en la letra a) no se haya superado,

ii. el número de serie físico único de la UA que cumpla el punto 11,

iii. el sello de tiempo, la posición geográfica de la UA y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue,

iv. la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la UA respecto al suelo,

v. la posición geográfica del piloto a distancia o, si no se dispone de ella, el punto de despegue y

vi. una indicación de la situación de emergencia del UAS;

c) reduzca la capacidad de manipular el funcionamiento del sistema de identificación a distancia directa.

13) Estar equipado con una función de geoconsciencia que proporcione:

a) una interfaz para cargar y actualizar datos que contengan información sobre los límites del espacio aéreo relacionados con la posición y la altura de la UA impuestos por las zonas geográficas de UAS, tal como se definen en el artículo 15 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, que garantice que el proceso de carga o actualización de estos datos no degrade su integridad ni su validez;

b) un mensaje de alerta para el piloto a distancia cuando se detecte una posible violación de los límites del espacio aéreo; y

c) información dirigida al piloto a distancia sobre la situación de la UA, así como un mensaje de alerta cuando sus sistemas de posicionamiento o de navegación no puedan garantizar el adecuado funcionamiento de la función de geoconsciencia.

14) Si la UA dispone de una función que limita su acceso a determinadas zonas o volúmenes del espacio aéreo, esta función deberá funcionar de manera que interactúe fluidamente con el sistema de control del vuelo de la UA, sin que esto afecte negativamente a la seguridad del vuelo. Además, deberá facilitarse una información clara al piloto a distancia cuando esta función impida que la UA entre en estas zonas o volúmenes del espacio aéreo.

15) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la UA o su unidad de mando alcance un nivel bajo, de manera que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la UA.

16) Estar equipado:

a) con luces a efectos de la controlabilidad de la UA; y

b) con al menos una luz verde intermitente para la visibilidad de la UA de noche, a fin de permitir a una persona distinguir desde el suelo la UA de una aeronave tripulada.

17) Si está equipado con un modo sígueme y cuando esta función esté en marcha, encontrarse en un radio que no supere los 50 m desde el piloto a distancia, y permitir que el piloto a distancia recupere el control de la UA.

18) Haber sido introducido en el mercado con instrucciones del fabricante en las que figure lo siguiente:

a) las características de la UA, entre las que se encontrará, aunque no solamente, lo siguiente:

— la clase de UA,

— la masa de la UA (con una descripción de la configuración de referencia) y la masa máxima de despegue (MTOM),

— las características generales de las cargas útiles permitidas en términos de masas, dimensiones, interfaces con la UA y otras posibles restricciones,

— el equipo y el *software* para controlar la UA de forma remota,

— los procedimientos para cargar el número de registro del operador de UAS en el sistema de identificación a distancia,

— la referencia del protocolo de transmisión utilizado para las emisiones de identificación a distancia directa,

— el nivel de potencia sonora, y

— una descripción del comportamiento de la UA en caso de pérdida del enlace de datos y el método para recuperar el enlace de mando y control de la UA;

—

b) unas instrucciones de funcionamiento claras;

c) el procedimiento para cargar las limitaciones del espacio aéreo en la función de geoconsciencia;

d) las instrucciones de mantenimiento;

e) los procedimientos de resolución de problemas;

f) las limitaciones de funcionamiento (entre las que se incluyen, aunque no exclusivamente, las condiciones meteorológicas y las operaciones de día/noche); y

g) una descripción apropiada de todos los riesgos relacionados con las operaciones de los UAS.

19) Incluir una nota informativa publicada por la AESA en la que figuren las limitaciones y obligaciones aplicables, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

20) Si está equipado con un sistema de identificación a distancia de red, este deberá:

a) permitir, en tiempo real durante todo el vuelo, la transmisión a partir de la UA, utilizando un protocolo de transmisión abierto y documentado, de manera que puedan ser recibidos a través de una red, de al menos los siguientes datos:

i. el número de registro del operador del UAS y el código de verificación proporcionado por el Estado miembro de registro durante el proceso de registro, a menos que el control de coherencia contemplado en la letra a) no se haya superado,

ii. el número de serie único de la UA que cumpla el punto 11,

iii. el sello de tiempo, la posición geográfica de la UA y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue,

iv. la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la UA respecto al suelo,

v. la posición geográfica del piloto a distancia o, si no se dispone de ella, el punto de despegue y

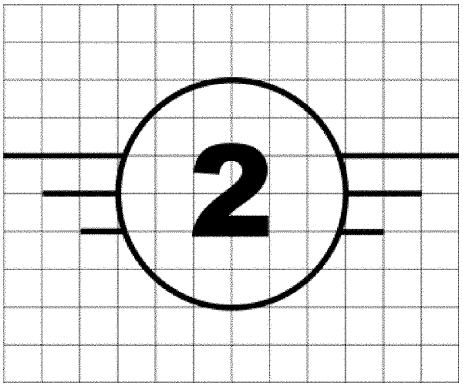
vi. una indicación de la situación de emergencia del UAS;

b) reducir la capacidad de manipular el funcionamiento del sistema de identificación a distancia directa.

PARTE 3

Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C2

Los UAS de clase C2 deberán llevar la siguiente etiqueta de identificación de clase en la UA:



El UAS de clase C2 deberá cumplir lo siguiente:

1) Tener una MTOM inferior a 4 kg, incluida la carga útil.

2) Tener una altura máxima alcanzable por encima del punto de despegue limitada a 120 m o estar equipado con un sistema que limite la altura por encima de la superficie o por encima del punto de despegue a 120 m o a un valor seleccionable por el piloto a distancia. Si el valor es seleccionable, deberá facilitarse al piloto a distancia una información clara sobre la altura de la UA por encima de la superficie o el punto de despegue durante el vuelo.

3) Ser controlable de manera segura, por lo que respecta a la estabilidad, la maniobrabilidad y el rendimiento del enlace de mando y control, por un piloto a distancia con las competencias adecuadas tal como se define en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y siguiendo las instrucciones del fabricante, en caso necesario en todas las condiciones de funcionamiento previsibles, incluso tras una avería en uno o varios sistemas.

4) Tener la resistencia mecánica exigida para la UA, incluido cualquier factor de seguridad necesario, y, cuando proceda, la estabilidad para resistir toda tensión a la que esté sometido durante su uso sin ninguna rotura o deformación que pudieran interferir con un vuelo seguro.

5) En caso de una UA anclada, tener un cable de anclaje con una longitud de tracción inferior a 50 m y una resistencia mecánica que no sea inferior:

   a) para las aeronaves más pesadas que el aire, a diez veces el peso del aerodino con una masa máxima;

   b) para las aeronaves más ligeras que el aire, a cuatro veces la fuerza ejercida por la combinación del empuje estático máximo y la fuerza aerodinámica de la velocidad máxima del viento permitida en vuelo.

6) Estar diseñado y fabricado de manera que se reduzcan al mínimo las lesiones a las personas durante el funcionamiento; deberán evitarse los bordes cortantes en la UA, a menos que sea técnicamente inevitable con buenas prácticas de diseño y de fabricación. Si el UAS está equipado con hélices, la UA deberá estar diseñada de manera que se limite cualquier lesión que puedan provocar las palas de hélices.

7) Salvo si está anclado, en caso de pérdida del enlace de mando y control, disponer de un método fiable y predecible para que la UA recupere el enlace de mando y control o, si esto falla, termine el vuelo de manera que se reduzca el efecto en terceros en el aire o en tierra.

8) Salvo si está anclado, estar equipado con un enlace de datos protegido contra el acceso no autorizado a las funciones de mando y control.

9) Salvo si se trata de una UA de ala fija, estar equipado con un modo de baja velocidad seleccionable por el piloto a distancia y que limite la velocidad respecto al suelo a 3 m/s como máximo.

10) Salvo si se trata de una UA de ala fija, tener un nivel de potencia sonora ponderado A garantizado L_{WA} determinado según la parte 13 que no supere los niveles establecidos en la parte 15.

11) Salvo si se trata de una UA de ala fija, tener la indicación del nivel de potencia sonora ponderado A garantizado fijada en la UA o en su embalaje según la parte 14.

12) Estar alimentado exclusivamente con electricidad.

13) Tener un número de serie único que sea conforme con la norma ANSI/CTA-2063-A-2019, Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019.

14) Tener una identificación a distancia directa que:

   a) permita la carga del número de registro del operador del UAS exigido de conformidad con el artículo 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y de cualquier número adicional proporcionado por el sistema de registro; el sistema llevará a cabo un control de coherencia que permita verificar la integridad de la cadena completa suministrada al operador del UAS en el momento del registro; en caso de incoherencia, el UAS emitirá un mensaje de error al operador;

   b) garantice, en tiempo real durante toda la duración del vuelo, la difusión periódica directa desde la UA, utilizando un protocolo de transmisión abierto y documentado, de manera que puedan ser directamente recibidos por dispositivos móviles existentes dentro de la gama de difusión, de al menos los siguientes datos:

      i. el número de registro del operador del UAS y el código de verificación proporcionado por el Estado miembro durante el proceso de registro, a menos que el control de coherencia contemplado en la letra a) no se haya superado,

      ii. el número de serie único de la UA que cumpla el punto 13,

iii. el sello de tiempo, la posición geográfica de la UA y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue,

iv. la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la UA respecto al suelo,

v. la posición geográfica del piloto a distancia o, si no se dispone de ella, el punto de despegue y

vi. una indicación de la situación de emergencia del UAS;

c) reduzca la capacidad de manipular el funcionamiento del sistema de identificación a distancia directa.

15) Estar equipado con una función de geoconsciencia que proporcione:

a) una interfaz para cargar y actualizar datos que contengan información sobre los límites del espacio aéreo relacionados con la posición y la altura de la UA impuestos por las zonas geográficas de UAS, tal como se definen en el artículo 15 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, que garantice que el proceso de carga o actualización de estos datos no degrade su integridad ni su validez;

b) un mensaje de alerta para el piloto a distancia cuando se detecte una posible violación de los límites del espacio aéreo; y

c) información dirigida al piloto a distancia sobre la situación de la UA, así como un mensaje de alerta cuando sus sistemas de posicionamiento o de navegación no puedan garantizar el adecuado funcionamiento de la función de geoconsciencia.

16) Si la UA dispone de una función que limita su acceso a determinadas zonas o volúmenes del espacio aéreo, esta función deberá funcionar de manera que interactúe fluidamente con el sistema de control del vuelo de la UA, sin que esto afecte negativamente a la seguridad del vuelo. además, deberá facilitarse una información clara al piloto a distancia cuando esta función impida que la UA entre en estas zonas o volúmenes del espacio aéreo.

17) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la UA o su unidad de mando alcance un nivel bajo, de manera que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la UA.

18) Estar equipado:

a) con luces a efectos de la controlabilidad de la UA; y

b) con al menos una luz verde intermitente para la visibilidad de la UA de noche, a fin de permitir a una persona distinguir desde el suelo la UA de una aeronave tripulada.

19) Haber sido introducido en el mercado con instrucciones del fabricante en las que figure lo siguiente:

a) las características de la UA, entre las que se encontrará, aunque no solamente, lo siguiente:

— la clase de UA,

— la masa de la UA (con una descripción de la configuración de referencia) y la masa máxima de despegue (MTOM),

— las características generales de las cargas útiles permitidas en términos de masas, dimensiones, interfaces con la UA y otras posibles restricciones,

— el equipo y el *software* para controlar la UA de forma remota,

— los procedimientos para cargar el número de registro del operador de UAS en el sistema de identificación a distancia,

— la referencia del protocolo de transmisión utilizado para las emisiones de identificación a distancia directa,

— el nivel de potencia sonora, y

— una descripción del comportamiento de la UA en caso de pérdida del enlace de mando y control y el método para recuperar el enlace de mando y control de la UA;

—

b) unas instrucciones de funcionamiento claras;

c) el procedimiento para cargar las limitaciones del espacio aéreo en la función de geoconsciencia;

d) las instrucciones de mantenimiento;

e) los procedimientos de resolución de problemas;

f) las limitaciones de funcionamiento (entre las que se incluyen, aunque no exclusivamente, las condiciones meteorológicas y las operaciones de día/noche); y

g) una descripción apropiada de todos los riesgos relacionados con las operaciones de los UAS.

20) Incluir una nota informativa publicada por la AESA en la que figuren las limitaciones y obligaciones aplicables, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

21) Si está equipado con un sistema de identificación a distancia de red, este deberá:

a) garantizar, en tiempo real durante todo el vuelo, la transmisión a partir de la UA, utilizando un protocolo de transmisión abierto y documentado, de manera que puedan ser recibidos a través de una red, de al menos los siguientes datos:

i. el número de registro del operador del UAS y el código de verificación proporcionado por el Estado miembro de registro durante el proceso de registro, a menos que el control de coherencia contemplado en el punto 14, letra a), no se haya superado,

ii. el número de serie único de la UA que cumpla el punto 13,

iii. el sello de tiempo, la posición geográfica de la UA y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue,

iv. la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la UA respecto al suelo,

v. la posición geográfica del piloto a distancia o, si no se dispone de ella, el punto de despegue y

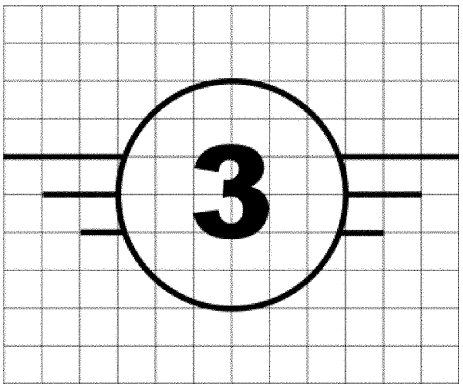
vi. una indicación de la situación de emergencia del UAS;

b) reducir la capacidad de manipular el funcionamiento del sistema de identificación a distancia directa.

PARTE 4

Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C3

Los UAS de clase C3 deberán llevar la siguiente etiqueta de identificación de clase en la UA:



El UAS de clase C3 deberá cumplir lo siguiente:

1) Tener una MTOM inferior a 25 kg, incluida la carga útil, y tener una dimensión característica máxima inferior a 3 m.

2) Tener una altura máxima alcanzable por encima del punto de despegue limitada a 120 m o estar equipado con un sistema que limite la altura por encima de la superficie o por encima del punto de despegue a 120 m o a un valor seleccionable por el piloto a distancia. Si el valor es seleccionable, deberá facilitarse al piloto a distancia una información clara sobre la altura de la UA por encima de la superficie o el punto de despegue durante el vuelo.

3) Ser controlable de manera segura, por lo que respecta a la estabilidad, la maniobrabilidad y el rendimiento del enlace de mando y control, por un piloto a distancia con las competencias adecuadas tal como se define en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y siguiendo las instrucciones del fabricante, en caso necesario en todas las condiciones de funcionamiento previsibles, incluso tras una avería en uno o varios sistemas.

4) En caso de una UA anclada, tener un cable de anclaje con una longitud de tracción inferior a 50 m y una resistencia mecánica que no sea inferior:

   a) para las aeronaves más pesadas que el aire, a diez veces el peso del aerodino con una masa máxima;

   b) para las aeronaves más ligeras que el aire, a cuatro veces la fuerza ejercida por la combinación del empuje estático máximo y la fuerza aerodinámica de la velocidad máxima del viento permitida en vuelo.

5) Salvo si está anclado, en caso de pérdida del enlace de mando y control, disponer de un método fiable y predecible para que la UA recupere el enlace de mando y control o, si esto falla, termine el vuelo de manera que se reduzca el efecto en terceros en el aire o en tierra.

6) Salvo si se trata de una UA de ala fija, tener la indicación del nivel de potencia sonora ponderado A garantizado L_{WA} determinado según la parte 13 fijada en la UA o en su embalaje según la parte 14.

7) Estar alimentado exclusivamente con electricidad.

8) Tener un número de serie único que sea conforme con la norma ANSI/CTA-2063-A-2019, Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019.

9) Salvo si está anclado, tener una identificación a distancia directa que:

   a) permita la carga del número de registro del operador del UAS exigido de conformidad con el artículo 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y de cualquier número adicional proporcionado por el sistema de registro; el sistema llevará a cabo un control de coherencia que permita verificar la integridad de la cadena completa suministrada al operador del UAS en el momento del registro; en caso de incoherencia, el UAS emitirá un mensaje de error al operador;

   b) garantice, en tiempo real durante toda la duración del vuelo, la difusión periódica directa desde la UA, utilizando un protocolo de transmisión abierto y documentado, de manera que puedan ser directamente recibidos por dispositivos móviles existentes dentro de la gama de difusión, de al menos los siguientes datos:

      i. el número de registro del operador del UAS y el código de verificación proporcionado por el Estado miembro durante el proceso de registro, a menos que el control de coherencia contemplado en la letra a) no se haya superado,

      ii. el número de serie único de la UA que cumpla el punto 8,

      iii. el sello de tiempo, la posición geográfica de la UA y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue,

      iv. la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la UA respecto al suelo,

      v. la posición geográfica del piloto a distancia o, si no se dispone de ella, el punto de despegue y

      vi. una indicación de la situación de emergencia del UAS;

   c) reduzca la capacidad de manipular el funcionamiento del sistema de identificación a distancia directa.

10) Estar equipado con una función de geoconsciencia que proporcione:

   a) una interfaz para cargar y actualizar datos que contengan información sobre los límites del espacio aéreo relacionados con la posición y la altura de la UA impuestos por las zonas geográficas de UAS, tal como se definen en el artículo 15 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, que garantice que el proceso de carga o actualización de estos datos no degrade su integridad ni su validez;

   b) un mensaje de alerta para el piloto a distancia cuando se detecte una posible violación de los límites del espacio aéreo; y

   c) información dirigida al piloto a distancia sobre la situación de la UA, así como un mensaje de alerta cuando sus sistemas de posicionamiento o de navegación no puedan garantizar el adecuado funcionamiento de la función de geoconsciencia.

11) Si la UA dispone de una función que limita su acceso a determinadas zonas o volúmenes del espacio aéreo, esta función deberá funcionar de manera que interactúe fluidamente con el sistema de control del vuelo de la UA, sin que esto afecte negativamente a la seguridad del vuelo. además, deberá facilitarse una información clara al piloto a distancia cuando esta función impida que la UA entre en estas zonas o volúmenes del espacio aéreo.

12) Salvo si está anclado, estar equipado con un enlace de datos protegido contra el acceso no autorizado a las funciones de mando y control.

13) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la UA o su unidad de mando alcance un nivel bajo, de manera que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la UA.

14) Estar equipado:

a) con luces a efectos de la controlabilidad de la UA; y

b) con al menos una luz verde intermitente para la visibilidad de la UA de noche, a fin de permitir a una persona distinguir desde el suelo la UA de una aeronave tripulada.

15) Haber sido introducido en el mercado con instrucciones del fabricante en las que figure lo siguiente:

a) las características de la UA, entre las que se encontrará, aunque no solamente, lo siguiente:

— la clase de UA,

— la masa de la UA (con una descripción de la configuración de referencia) y la masa máxima de despegue (MTOM),

— las características generales de las cargas útiles permitidas en términos de masas, dimensiones, interfaces con la UA y otras posibles restricciones,

— el equipo y el *software* para controlar la UA de forma remota,

— los procedimientos para cargar el número de registro del operador de UAS en el sistema de identificación a distancia,

— la referencia del protocolo de transmisión utilizado para las emisiones de identificación a distancia directa,

— el nivel de potencia sonora,

— una descripción del comportamiento de la UA en caso de pérdida del enlace de mando y control y el método para recuperar el enlace de mando y control de la UA;

b) unas instrucciones de funcionamiento claras;

c) el procedimiento para cargar las limitaciones del espacio aéreo en la función de geoconsciencia;

d) las instrucciones de mantenimiento;

e) los procedimientos de resolución de problemas;

f) las limitaciones de funcionamiento (entre las que se incluyen, aunque no exclusivamente, las condiciones meteorológicas y las operaciones de día/noche); y

g) una descripción apropiada de todos los riesgos relacionados con las operaciones de los UAS.

16) Incluir una nota informativa publicada por la AESA en la que figuren las limitaciones y obligaciones aplicables, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

17) Si está equipado con un sistema de identificación a distancia de red, este deberá:

a) garantizar, en tiempo real durante todo el vuelo, la transmisión a partir de la UA, utilizando un protocolo de transmisión abierto y documentado, de manera que puedan ser recibidos a través de una red, de al menos los siguientes datos:

i. el número de registro del operador del UAS y el código de verificación proporcionado por el Estado miembro de registro durante el proceso de registro, a menos que el control de coherencia contemplado en el punto 9, letra a), no se haya superado,

ii. el número de serie único de la UA que cumpla el punto 8,

iii. el sello de tiempo, la posición geográfica de la UA y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue,

iv. la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la UA respecto al suelo,

v. la posición geográfica del piloto a distancia o, si no se dispone de ella, el punto de despegue y

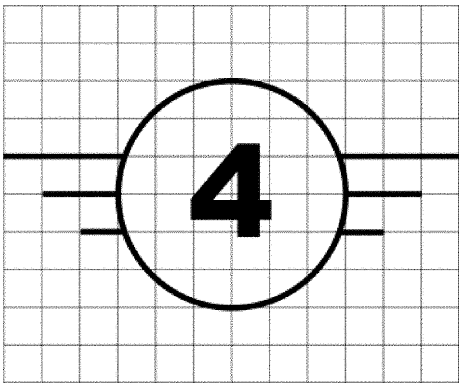
vi. una indicación de la situación de emergencia del UAS;

b) reducir la capacidad de manipular el funcionamiento del sistema de identificación a distancia directa.

PARTE 5

Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C4

Los UAS de clase C4 deberán llevar la siguiente etiqueta en la UA de manera visible:



El UAS de clase C4 deberá cumplir lo siguiente:

1) Tener una MTOM inferior a 25 kg, incluida la carga útil.

2) Ser controlable y maniobrable de manera segura por un piloto a distancia siguiendo las instrucciones del fabricante, en caso necesario en todas las condiciones de funcionamiento previsibles, incluso tras una avería en uno o varios sistemas.

3) No disponer de modos de control automático, excepto para la asistencia a la estabilización del vuelo sin ningún efecto directo en la trayectoria y para la asistencia en caso de pérdida del enlace, siempre que se disponga de una posición fija predeterminada de los mandos de vuelo en caso de pérdida del enlace.

4) Haber sido introducido en el mercado con instrucciones del fabricante en las que figure lo siguiente:

   a) las características de la UA, entre las que se encontrará, aunque no solamente, lo siguiente:

      — la clase de UA,

      — la masa de la UA (con una descripción de la configuración de referencia) y la masa máxima de despegue (MTOM),

      — las características generales de las cargas útiles permitidas en términos de masas, dimensiones, interfaces con la UA y otras posibles restricciones,

      — el equipo y el *software* para controlar la UA de forma remota, y

      — una descripción del comportamiento de la UA en caso de pérdida del enlace de mando y control;

   b) unas instrucciones de funcionamiento claras;

   c) las instrucciones de mantenimiento;

   d) los procedimientos de resolución de problemas;

   e) las limitaciones de funcionamiento (entre las que se incluyen, aunque no exclusivamente, las condiciones meteorológicas y las operaciones de día/noche); y

   f) una descripción apropiada de todos los riesgos relacionados con las operaciones de los UAS.

5) Incluir una nota informativa publicada por la AESA en la que figuren las limitaciones y obligaciones aplicables, de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

PARTE 6

Requisitos para los accesorios de identificación a distancia directa

El accesorio de identificación a distancia directa deberá cumplir los siguientes requisitos:

1) Permitir la carga del número de registro del operador del UAS exigido de conformidad con el artículo 14 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y de cualquier número adicional proporcionado por el sistema de registro; el sistema llevará a cabo un control de coherencia que permita verificar la integridad de la cadena completa suministrada al operador del UAS en el momento del registro; en caso de incoherencia, el sistema emitirá un mensaje de error al operador del UAS.

2) Tener un número de serie único que sea conforme con la norma ANSI/CTA-2063-A-2019, Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019, fijado en el accesorio y su embalaje, o las instrucciones de su fabricante de manera legible.

3) Garantizar, en tiempo real durante toda la duración del vuelo, la difusión periódica directa desde la UA, utilizando un protocolo de transmisión abierto y documentado, de manera que puedan ser directamente recibidos por dispositivos móviles existentes dentro de la gama de difusión, de al menos los siguientes datos:

   i. el número de registro del operador del UAS y el código de verificación proporcionado por el Estado miembro de registro durante el proceso de registro, a menos que el control de coherencia contemplado en la letra a) no se haya superado,

   ii. el número de serie único del accesorio que cumpla el punto 2,

   iii. el sello de tiempo, la posición geográfica de la UA y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue,

   iv. la trayectoria medida en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la UA respecto al suelo, y

   v. la posición geográfica del piloto a distancia o, si no se dispone de ella, el punto de despegue

4) Reducir la capacidad de manipular el funcionamiento del sistema directo de identificación a distancia.

5) Haber sido introducido en el mercado con instrucciones del fabricante en las que figure la referencia del protocolo de transmisión utilizado para las emisiones de identificación a distancia directa, así como instrucciones para:

   a) instalar el módulo en la UA y

   b) cargar el número de registro del operador del UAS.

PARTE 7

Módulo A de la evaluación de la conformidad. Control interno de la producción

1. El control interno de la producción es el procedimiento de evaluación de la conformidad según el cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en los puntos 2, 3 y 4 de la presente parte, y garantiza y declara, bajo su exclusiva responsabilidad, que los productos en cuestión cumplen los requisitos aplicables establecidos en las partes 1, 5, 6, 16 o 17.

2. **Documentación técnica**

   El fabricante elaborará la documentación técnica con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17 del presente Reglamento.

3. **Fabricación**

   El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el proceso de fabricación y su seguimiento garanticen la conformidad del producto fabricado con la documentación técnica contemplada en el punto 2 de la presente parte y con los requisitos aplicables establecidos en las partes 1, 5, 6, 16 o 17.

4. **Marcado CE y declaración UE de conformidad**

   1) De conformidad con los artículos 15 y 16 del presente Reglamento, el fabricante colocará el marcado CE y, en su caso, la etiqueta de identificación de la clase de UA en cada producto individual que cumpla los requisitos aplicables establecidos en las partes 1, 5, 6, 16 o 17.

   2) El fabricante redactará una declaración UE de conformidad por escrito para cada modelo de producto y la mantendrá, junto con la documentación técnica, a disposición de las autoridades nacionales durante un período de diez años después de la introducción del producto en el mercado. En la declaración UE de conformidad se identificará claramente el producto para el cual ha sido elaborada.

   Se facilitará una copia de la declaración UE de conformidad a las autoridades competentes previa solicitud.

5. **Representante autorizado**

   Las obligaciones del fabricante establecidas en el punto 4 podrá cumplirlas su representante autorizado, en su nombre y bajo su responsabilidad, siempre que estén especificadas en su mandato.

PARTE 8

Módulos B y C de la evaluación de la conformidad. Examen UE de tipo y conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción

Cuando se haga referencia a la presente parte, el procedimiento de evaluación de la conformidad se ajustará a los módulos B (examen UE de tipo) y C (conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción) de la presente parte.

Módulo B

Examen UE de tipo

1. El examen UE de tipo es la parte del procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual un organismo notificado examina el diseño técnico del producto y verifica y da fe de que su diseño técnico cumple los requisitos aplicables establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17.

2. El examen UE de tipo se llevará a cabo mediante una evaluación de la adecuación del diseño técnico del producto a través del examen de la documentación técnica y las pruebas de apoyo a que se hace referencia en el punto 3, más el examen de las muestras, representativas de la producción prevista, de una o varias partes esenciales del producto (combinación del tipo de producción y el tipo de diseño).

3. El fabricante presentará una solicitud de examen UE de tipo ante un único organismo notificado de su elección.

   La solicitud incluirá:

   1) el nombre y la dirección del fabricante y, si la solicitud la presenta el representante autorizado, también el nombre y la dirección de este;

   2) una declaración escrita de que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado;

   3) la documentación técnica; esta permitirá evaluar la conformidad del producto con los requisitos aplicables del presente Reglamento e incluirá un análisis y una evaluación adecuados de los riesgos; incluirá, cuando proceda, los elementos establecidos en el artículo 17 del presente Reglamento;

   4) las muestras representativas de la producción prevista; el organismo notificado podrá solicitar otras muestras si el programa de ensayo lo requiere;

   5) las pruebas que apoyan la adecuación del diseño técnico; estas pruebas de apoyo mencionarán todos los documentos que se hayan utilizado, en particular, en caso de que las normas armonizadas pertinentes o las especificaciones técnicas no se hayan aplicado, o no se hayan aplicado íntegramente; las pruebas de apoyo incluirán, en caso necesario, los resultados de los ensayos realizados de conformidad con otras especificaciones técnicas pertinentes por el laboratorio apropiado del fabricante o por otro laboratorio de ensayo en su nombre y bajo su responsabilidad.

4. El organismo notificado deberá:

   respecto al producto:

   1) examinar la documentación técnica y las pruebas de apoyo para evaluar la adecuación del diseño técnico del producto;

   respecto a las muestras:

   2) comprobar que las muestras han sido fabricadas conforme a la documentación técnica, e identificar los elementos que se han diseñado con arreglo a las disposiciones aplicables de las normas armonizadas pertinentes o las especificaciones técnicas, así como los elementos que se han diseñado sin aplicar las disposiciones pertinentes de dichas normas;

   3) efectuar, o hacer que se efectúen, los exámenes y ensayos oportunos para comprobar si, cuando el fabricante ha optado por aplicar las soluciones correspondientes a las normas armonizadas o especificaciones técnicas pertinentes, su aplicación ha sido correcta;

   4) efectuar, o hacer que se efectúen, los exámenes y ensayos oportunos para comprobar si, en caso de que no se hayan aplicado las soluciones de las normas armonizadas o especificaciones técnicas pertinentes, las soluciones adoptadas por el fabricante cumplen los requisitos esenciales correspondientes del instrumento legislativo;

   5) ponerse de acuerdo con el fabricante sobre un lugar donde se vayan a efectuar los exámenes y ensayos.

5. El organismo notificado elaborará un informe de evaluación que recoja las actividades realizadas de conformidad con el punto 4 y sus resultados. Sin perjuicio de sus obligaciones con arreglo al punto 8, el organismo notificado solo dará a conocer el contenido de este informe, íntegramente o en parte, con el acuerdo del fabricante.

6. Cuando el tipo cumpla los requisitos del presente Reglamento, el organismo notificado expedirá al fabricante un certificado de examen UE de tipo. Dicho certificado incluirá el nombre y la dirección del fabricante, las conclusiones del examen, los aspectos relevantes de los requisitos objeto del examen, las condiciones de validez (en su caso) y los datos necesarios para la identificación del tipo aprobado. Se podrán adjuntar al certificado uno o varios anexos.

   El certificado UE y sus anexos contendrán toda la información pertinente que permita evaluar la conformidad de los productos fabricados con el tipo examinado y permitir el control en servicio.

   En caso de que el tipo no cumpla los requisitos aplicables del presente Reglamento, el organismo notificado se negará a expedir un certificado de examen UE de tipo e informará de ello al solicitante, explicando detalladamente su negativa.

7. El organismo notificado se mantendrá informado de los cambios en el estado actual de la técnica generalmente reconocido que indiquen que el tipo aprobado ya no puede cumplir los requisitos aplicables del presente Reglamento, y determinará si tales cambios requieren más investigaciones. En ese caso, el organismo notificado informará al fabricante en consecuencia.

   El fabricante informará al organismo notificado que tenga en su poder la documentación técnica relativa al certificado de examen UE de tipo sobre cualquier modificación del tipo aprobado que pueda afectar a la conformidad del producto con los requisitos esenciales del presente Reglamento o las condiciones de validez de dicho certificado. Tales modificaciones requerirán una aprobación adicional y deberán añadirse al certificado original de examen UE de tipo.

8. Cada organismo notificado informará a su autoridad notificante sobre los certificados de examen UE de tipo o cualquier añadido a estos certificados que haya expedido o retirado, y, periódicamente o previa solicitud, pondrá a disposición de su autoridad notificante la lista de certificados o sus añadidos que hayan sido rechazados, suspendidos o restringidos de otro modo.

   Cada organismo notificado informará a los demás organismos notificados sobre los certificados de examen UE de tipo o los añadidos a estos certificados que haya rechazado, retirado, suspendido o restringido de otro modo, y, previa solicitud, sobre los certificados o sus añadidos que haya expedido.

   La Comisión, los Estados miembros y los demás organismos notificados podrán, previa solicitud, obtener una copia de los certificados de examen UE de tipo o sus añadidos. Previa solicitud motivada, la Comisión y los Estados miembros podrán obtener una copia de la documentación técnica y los resultados de los exámenes efectuados por el organismo notificado.

   El organismo notificado conservará una copia del certificado de examen UE de tipo, sus anexos y sus añadidos, así como el expediente técnico que incluya la documentación presentada por el fabricante durante los diez años siguientes a la evaluación del producto o hasta el final de la validez del certificado.

9. El fabricante conservará a disposición de las autoridades nacionales una copia del certificado de examen UE de tipo, sus anexos y sus añadidos, así como la documentación técnica durante un período de diez años después de la introducción del producto en el mercado.

10. El representante autorizado del fabricante podrá presentar la solicitud contemplada en el punto 3 y cumplir las obligaciones contempladas en los puntos 7 y 9, siempre que estén especificadas en su mandato.

Módulo C

Conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción

1. La conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción es la parte del procedimiento de evaluación de la conformidad según la cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en los puntos 2 y 3, y garantiza y declara que los productos en cuestión son conformes con el tipo descrito en el certificado de examen UE de tipo y cumplen los requisitos aplicables del presente Reglamento.

2. Fabricación

El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el proceso de fabricación y su seguimiento garanticen la conformidad del producto fabricado con el tipo aprobado descrito en el certificado de examen UE de tipo y con los requisitos aplicables establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17.

3. Marcado CE y declaración UE de conformidad

1) El fabricante colocará el marcado CE y, cuando proceda, la etiqueta de identificación de la clase de UA de conformidad con los artículos 15 y 16 del presente Reglamento a cada producto que sea conforme con el tipo descrito en el certificado de examen UE de tipo y que cumpla los requisitos aplicables establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17.

2) El fabricante redactará una declaración UE de conformidad por escrito para cada tipo de producto y la mantendrá a disposición de las autoridades nacionales durante un período de diez años después de la introducción del producto en el mercado. En la declaración UE de conformidad se identificará claramente el tipo de producto para el cual ha sido elaborada.

Se facilitará una copia de la declaración UE de conformidad a las autoridades competentes previa solicitud.

4. Representante autorizado

Las obligaciones del fabricante establecidas en el punto 3 podrá cumplirlas su representante autorizado, en su nombre y bajo su responsabilidad, siempre que esto esté especificado en el mandato.

PARTE 9

Módulo H de la evaluación de la conformidad. Conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad

1. La conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad es el procedimiento de evaluación de la conformidad según el cual los fabricantes cumplen las obligaciones establecidas en los puntos 2 y 5, y garantizan y declaran, bajo su exclusiva responsabilidad, que el producto en cuestión cumple los requisitos aplicables establecidos en las partes 1 a 6, 16 y 17.

2. Fabricación

El fabricante gestionará un sistema de calidad aprobado para el diseño, la fabricación, la inspección final y el ensayo del producto en cuestión, tal y como se especifica en el punto 3, y estará sujeto a la vigilancia especificada en el punto 4.

3. Sistema de calidad

1) El fabricante presentará una solicitud de evaluación de su sistema de calidad ante el organismo notificado de su elección, para el producto de que se trate.

La solicitud incluirá:

a) el nombre y la dirección del fabricante y, si presenta la solicitud el representante autorizado, también el nombre y la dirección de este;

b) la documentación técnica para cada tipo de producto que se pretenda fabricar, que contenga los elementos establecidos en la parte 10, cuando proceda;

c) la documentación relativa al sistema de calidad;

d) una declaración por escrito de que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado.

2) El sistema de calidad garantizará la conformidad del producto con los requisitos del presente Reglamento.

Todos los elementos, requisitos y disposiciones adoptados por el fabricante deberán reunirse de forma sistemática y ordenada en una documentación compuesta por políticas, procedimientos e instrucciones por escrito. La documentación del sistema de calidad permitirá una interpretación uniforme de los programas, planes, manuales y registros de calidad.

La documentación incluirá, en particular, una descripción adecuada de lo siguiente:

a) los objetivos de calidad y la estructura organizativa, las responsabilidades y las competencias de la dirección en cuanto al diseño y la calidad del producto;

b) las especificaciones técnicas de diseño, incluidas las normas que se aplicarán y, en caso de que las normas armonizadas pertinentes no se apliquen plenamente, los medios que se utilizarán para garantizar que se cumplan los requisitos del presente Reglamento;

c) las técnicas de control y verificación del diseño, los procesos y las medidas sistemáticas que se vayan a utilizar en el diseño de los productos por lo que se refiere al tipo de producto de que se trate;

d) las técnicas correspondientes de fabricación y de control y aseguramiento de la calidad, así como los procesos y actuaciones sistemáticas que se van a utilizar;

e) los exámenes y los ensayos que se efectuarán antes, durante y después de la fabricación, y su frecuencia;

f) los registros de calidad, como informes de inspección y datos de los ensayos, datos de calibración, informes sobre las cualificaciones o las aprobaciones del personal implicado, etc.;

g) los medios para controlar que se ha obtenido el diseño y la calidad deseados del producto, así como el funcionamiento eficaz del sistema de calidad.

3) El organismo notificado evaluará el sistema de calidad para determinar si cumple los requisitos contemplados en el punto 3.2.

Dará por supuesta la conformidad con dichos requisitos de los elementos del sistema de calidad que cumplan las especificaciones correspondientes de la norma armonizada correspondiente.

Además de experiencia en sistemas de gestión de la calidad, el equipo de auditoría tendrá, como mínimo, un miembro con experiencia como evaluador en el campo del producto pertinente y la tecnología del producto en cuestión, así como el conocimiento de los requisitos aplicables del presente Reglamento. La auditoría incluirá una visita de evaluación a los locales del fabricante. El equipo de auditoría revisará la documentación técnica contemplada en el punto 3.1, letra b), para comprobar si el fabricante es capaz de identificar los requisitos aplicables del presente Reglamento y de efectuar los exámenes necesarios a fin de garantizar que el producto cumple dichos requisitos.

La decisión se notificará al fabricante o a su representante autorizado.

La notificación incluirá las conclusiones de la auditoría y la decisión de evaluación motivada.

4) El fabricante se comprometerá a cumplir las obligaciones que se derivan del sistema de calidad aprobado y a mantenerlo de forma que siga siendo adecuado y eficiente.

El fabricante mantendrá informado al organismo notificado que haya aprobado el sistema de calidad de cualquier adaptación prevista de dicho sistema.

5) El organismo notificado evaluará los cambios propuestos y decidirá si el sistema de calidad modificado sigue cumpliendo los requisitos contemplados en el punto 3.2, o si es necesario realizar una nueva evaluación.

El organismo notificado notificará su decisión al fabricante. La notificación incluirá las conclusiones del examen y la decisión de evaluación motivada.

4. Vigilancia bajo la responsabilidad del organismo notificado

1) El objetivo de la vigilancia es garantizar que el fabricante cumple debidamente las obligaciones que se derivan del sistema de calidad aprobado.

2) A efectos de evaluación, el fabricante permitirá al organismo notificado acceder a los lugares de diseño, fabricación, inspección, ensayo y almacenamiento y le proporcionará toda la información necesaria, en particular:

a) la documentación relativa al sistema de calidad;

b) los registros de calidad previstos en la parte del sistema de calidad dedicada al diseño, como los resultados de análisis, cálculos, ensayos, etc.;

c) los expedientes de calidad previstos en la parte del sistema de calidad dedicada a la fabricación, como los informes de inspección y datos de los ensayos, datos de calibración, informes sobre las cualificaciones del personal, etc.

3) El organismo notificado realizará periódicamente auditorías para asegurarse de que el fabricante mantiene y aplica el sistema de calidad y proporcionará al fabricante un informe de la auditoría.

4) Por otra parte, el organismo notificado podrá efectuar visitas inesperadas al fabricante. Durante tales visitas, el organismo notificado podrá, si es necesario, realizar ensayos de UA o de UAS, o hacer que se realicen, para comprobar el funcionamiento apropiado del sistema de calidad. Proporcionará al fabricante un informe de la visita y, si se han efectuado ensayos, un informe de estos.

5. Marcado CE y declaración UE de conformidad

   1) El fabricante colocará el marcado CE y, cuando proceda, la etiqueta de identificación de clase de UAS de conformidad con los artículos 15 y 16 del presente Reglamento y, bajo la responsabilidad del organismo notificado a que se hace referencia en el punto 3.1 de la presente parte, el número de identificación de este último en cada producto que cumpla los requisitos aplicables del presente Reglamento.

   2) El fabricante redactará una declaración UE de conformidad por escrito para cada tipo de producto y la mantendrá a disposición de las autoridades nacionales durante un período de diez años después de la introducción del producto en el mercado. En la declaración UE de conformidad se identificará el tipo de producto para el cual ha sido elaborada.

   Se facilitará una copia de la declaración UE de conformidad a las autoridades competentes previa solicitud.

6. El fabricante mantendrá a disposición de las autoridades nacionales durante un período de diez años a partir de la introducción del producto en el mercado:

   1) la documentación técnica contemplada en el punto 3.1;

   2) la documentación relativa al sistema de calidad contemplada en el punto 3.1;

   3) el cambio contemplado en el punto 3.5, según se haya aprobado;

   4) las decisiones y los informes del organismo notificado a que se refieren los puntos 3.5, 4.3 y 4.4.

7. Cada organismo notificado informará a su autoridad notificante sobre las aprobaciones de sistemas de calidad expedidas o retiradas, y, periódicamente o previa solicitud, pondrá a disposición de su autoridad notificante la lista de las aprobaciones de sistemas de calidad que han sido rechazadas, suspendidas o restringidas de otro modo.

   Cada organismo notificado informará a los demás organismos notificados sobre las aprobaciones de sistemas de calidad que haya rechazado, suspendido o retirado y, previa solicitud, de las aprobaciones de sistemas de calidad que haya expedido.

8. Representante autorizado

   Las obligaciones del fabricante establecidas en los puntos 3.1, 3.5, 5 y 6 podrá cumplirlas su representante autorizado, en su nombre y bajo su responsabilidad, siempre que esto esté especificado en el mandato.

PARTE 10

Contenido de la documentación técnica

El fabricante elaborará la documentación técnica. Esta permitirá evaluar si el producto cumple los requisitos aplicables.

La documentación técnica incluirá, cuando proceda, al menos los siguientes elementos:

1. Una descripción completa del producto que incluya:

   a) fotografías o ilustraciones en las que se muestren sus características exteriores, el marcado y la configuración interna;

   b) las versiones de cualquier *software* o *firmware* utilizado en el cumplimiento de los requisitos establecidos por el presente Reglamento;

   c) las instrucciones del fabricante y para la instalación.

2. Dibujos del diseño conceptual y de fabricación y esquemas de componentes, subconjuntos, circuitos y otros elementos similares pertinentes.

3. Las descripciones y explicaciones necesarias para la comprensión de estos dibujos y esquemas, así como del funcionamiento del producto.

4. Una lista de las normas armonizadas, aplicadas total o parcialmente, cuyas referencias se hayan publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y, cuando no se hayan aplicado esas normas armonizadas, la descripción de las soluciones adoptadas para cumplir los requisitos esenciales establecidos en el artículo 4, junto con una lista de otras especificaciones técnicas pertinentes aplicadas. En caso de normas armonizadas aplicadas parcialmente, se especificarán en la documentación técnica las partes que se hayan aplicado.

5. Una copia de la declaración UE de conformidad.
6. Cuando se haya aplicado el módulo de evaluación de la conformidad de la parte 8, una copia del certificado de examen UE de tipo y sus anexos, expedidos por el organismo notificado en cuestión.
7. Los resultados de los cálculos de diseño efectuados, los exámenes realizados y otros elementos similares pertinentes.
8. Los informes sobre los ensayos.
9. Copias de los documentos que el fabricante haya presentado al organismo notificado, si alguno ha participado en el proceso.
10. Las pruebas que demuestran la adecuación del diseño técnico. Estas pruebas mencionarán todos los documentos que se hayan utilizado, en particular, en caso de que las normas armonizadas pertinentes o las especificaciones técnicas no se hayan aplicado íntegramente. Las pruebas incluirán, en caso necesario, los resultados de los ensayos realizados por el laboratorio apropiado del fabricante o por otro laboratorio de ensayo en su nombre y bajo su responsabilidad.
11. Las direcciones de los lugares de fabricación y almacenamiento.

PARTE 11

Declaración UE de conformidad

1. El producto (tipo, lote y número de serie).

2. Nombre y dirección del fabricante o de su representante autorizado.

3. La presente declaración de conformidad se expide bajo la exclusiva responsabilidad del fabricante. *[en el caso de un kit de accesorios, el fabricante del kit podrá indicar que estos certificados se basan en el certificado del UAS cuya conversión realiza el kit.]*

4. Objeto de la declaración *[identificación del producto que permita la trazabilidad; puede incluir, cuando sea necesario, una imagen en color de resolución suficiente para la identificación del producto; en el caso de un kit de accesorios, indicar el tipo de UAS cuya conversión realiza el kit]*.

5. El objeto de la declaración descrita anteriormente es de clase … *[incluir para los UAS el número de clase tal como se define en las partes 1 a 5, 16 y 17 del presente anexo; en el caso de un kit de accesorios, indicar la clase a la que se convierte el UAS]*.

6. El nivel de potencia sonora garantizado para este equipo de UAS es de …. dB(A) *[únicamente para las clases 1 a 3 de UAS de ala no fija]*.

7. El objeto de la declaración descrito anteriormente es conforme con la legislación de armonización pertinente de la Unión:

   — *[incluir la referencia al presente Reglamento y al anexo correspondiente a la clase de producto]*;

   — u otra legislación de armonización de la Unión cuando proceda.

8. Referencias a las normas armonizadas pertinentes utilizadas o referencias a las otras especificaciones técnicas en relación con las cuales se declara la conformidad. Las referencias se enumerarán con su número de identificación y su versión y, en su caso, la fecha de emisión.

9. Cuando proceda, el organismo notificado … [*nombre, número*] … ha efectuado … [*descripción de la intervención*] … y expedido el certificado de examen UE de tipo.

10. Cuando proceda, descripción de los accesorios y componentes, incluido el *software*, que permiten que la aeronave no tripulada o el sistema de aeronaves no tripuladas funcione como estaba previsto y esté amparado por la declaración UE de conformidad.

11. Información adicional:

Firmado por y en nombre de: …

[*lugar y fecha de expedición*]:

[*nombre, cargo*] [*firma*]:

PARTE 12

Declaración UE de conformidad simplificada

La declaración UE de conformidad simplificada contemplada en el artículo 14, apartado 3, se ajustará a lo siguiente:

— Por la presente, *[nombre del fabricante]* declara que el UAS *[identificación del UAS: tipo o número de serie]* es de la clase... *[en el caso de un UAS, incluir el número de clase del producto tal como se define en las partes 1 a 5, 16 o 17 del presente anexo; en el caso de un kit de accesorios, indicar la clase a la que se convierte el UAS]* y tiene un nivel de potencia sonora garantizado de... dB(A) *[únicamente para las clases 1, 2, 3, 5 y 6 de UAS de ala no fija]*.

— y cumple los Reglamentos … *[enumerar todos los reglamentos que cumple el producto]*.

— Puede accederse a la declaración UE de conformidad completa en el sitio web siguiente: *[dirección del sitio* web]

PARTE 13

Código de ensayo del ruido

En la presente parte se establecen los métodos de medición del ruido aéreo que se utilizarán para la determinación de los niveles de potencia sonora ponderados A de las clases 1, 2, 3, 5 y 6 de UA.

En ella se establecen las normas básicas de emisión sonora y el código de ensayo detallado para la medición de los niveles de presión acústica sobre una superficie de medición que envuelve a la fuente y para el cálculo del nivel de potencia sonora emitido por esa fuente.

1. NORMA BÁSICA DE EMISIÓN SONORA

Para la determinación del nivel de potencia sonora ponderado A L_{WA} de la UA se utilizarán las normas básicas de emisión sonora EN ISO 3744:2010 respetando las disposiciones complementarias siguientes:

2. CONDICIONES DE INSTALACIÓN Y DE MONTAJE

Zona de ensayo:

La UA se mantendrá suspendida en el aire por encima de un plano reflectante (acústicamente duro). La UA estará situada a una distancia suficiente de cualquier pared o techo reflectante, o de cualquier objeto reflectante, de manera que se cumplan los requisitos presentados en el anexo A de la norma EN ISO 3744:2010 sobre la superficie de medición.

Superficie de medición acústica y conjunto de micrófonos:

La UA deberá estar completamente incluida dentro de una superficie de medición hemisférica de conformidad con el punto 7.2.3 de la norma EN ISO 3744:2010.

El número y la posición de los micrófonos se definen en el anexo F de la norma EN ISO 3744:2010.

La superficie de medición tendrá su origen en el punto O situado en el plano del suelo directamente por debajo de la UA.

3. CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO DURANTE EL ENSAYO

Los ensayos de ruido se llevarán a cabo con los rotores de la UA operando a una velocidad correspondiente al vuelo estacionario de la UA con la MTOM.

Si la UA se introduce en el mercado con accesorios que pueden instalarse en ella, será sometida a ensayo con y sin esos accesorios en todas las configuraciones posibles de la aeronave.

4. CÁLCULO DE LA MEDIA TEMPORAL DEL NIVEL DE PRESIÓN ACÚSTICA DE LA SUPERFICIE

Deberá determinarse la media temporal del nivel de presión acústica de la superficie ponderado A por lo menos en tres ocasiones para cada configuración de la UA. Si al menos dos de los valores determinados no difieren en más de 1 dB, no será preciso realizar más mediciones; de otro modo, deberán seguir realizándose mediciones hasta que se obtengan dos valores que no difieran en más de 1 dB. La media temporal del nivel de presión acústica de la superficie que se utilizará para calcular el nivel de potencia sonora de una configuración de UA es la media aritmética de los dos valores más elevados que no difieran en más de 1 dB.

5. INFORMACIÓN QUE DEBE NOTIFICARSE

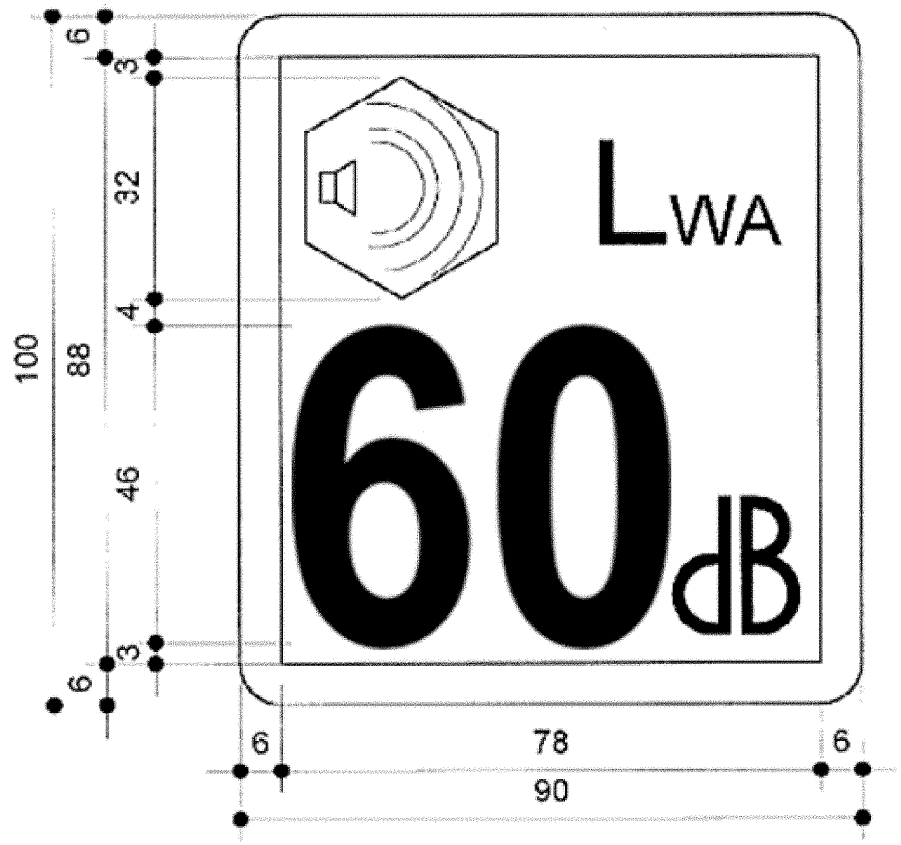
El informe incluirá los datos técnicos necesarios para identificar la fuente sometida a ensayo, así como el código de ensayo del ruido y los datos acústicos.

El valor del nivel de potencia sonora ponderado A que ha de comunicarse es el valor más elevado de las diferentes configuraciones de la UA sometidas a ensayo, redondeado al número entero más próximo (si es menor que 0,5 se utilizará el número inferior; si es mayor o igual a 0,5 se utilizará el número superior).

PARTE 14

Indicación del nivel de potencia sonora garantizado

La indicación del nivel de potencia acústica garantizado estará compuesta por la cifra en dB correspondiente a la potencia acústica garantizada, el símbolo «L_{WA}» y un pictograma configurado de la manera siguiente:



En caso de que la indicación se reduzca en función del tamaño del equipo, se respetarán las proporciones indicadas en el dibujo anterior. No obstante, la dimensión vertical de la indicación no será, en la medida de lo posible, inferior a 20 mm.

PARTE 15

Nivel máximo de potencia sonora por clase de UA (incluidos los períodos de transición)

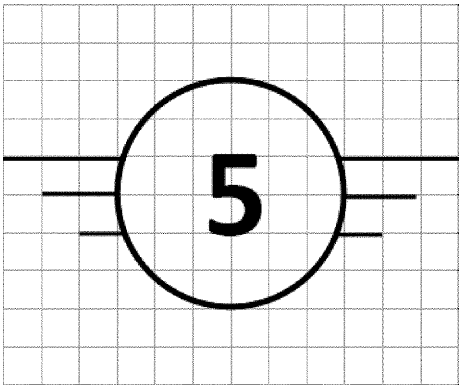
Clase de UA	MTOM m en gramos	Nivel máximo de potencia sonora L_{WA} en dB		
		a partir de la entrada en vigor	a partir de 2 años después de la entrada en vigor	a partir de 4 años después de la entrada en vigor
C1 y C2	$m < 900$	85	83	81
C2	$900 \leq m < 4\,000$	$85 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$83 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$81 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$

Donde «lg» es el logaritmo de base 10.

PARTE 16

Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C5 y los accesorios de clase C5

Los UAS de clase C5 deberán llevar la siguiente etiqueta de identificación de clase en la UA:



El UAS de clase C5 deberá cumplir los requisitos definidos en la parte 4, salvo los definidos en los puntos 2 y 10 de la parte 4.

Además, deberá cumplir los siguientes requisitos:

1) Ser una aeronave que no sea de ala fija, salvo si está anclado.

2) Si está equipado con una función de geoconsciencia, cumplir lo dispuesto en el punto 10 de la parte 4.

3) Durante el vuelo, proporcionar al piloto a distancia información clara y concisa sobre la altura de la UA por encima de la superficie o del punto de despegue.

4) Salvo si está anclado, estar equipado con un modo de baja velocidad seleccionable por el piloto a distancia y que limite la velocidad respecto al suelo a 5 m/s como máximo.

5) Salvo si está anclado, proporcionar medios para que el piloto a distancia termine el vuelo de la UA que deberán:

   a) ser fiables, predecibles e independientes del sistema automático de control de vuelo y de orientación (también en cuanto a su activación);

   b) forzar el descenso de la UA e impedir su desplazamiento horizontal motorizado; e

   c) incluir medios para reducir el efecto de la dinámica de impacto de la UA.

6) Salvo si está anclado, proporcionar medios para que el piloto a distancia compruebe constantemente la calidad del enlace de mando y control y reciba una alerta cuando sea probable que el enlace se pierda o se degrade hasta el punto de comprometer la seguridad de la operación, y otra alerta cuando el enlace se pierda.

7) Además de la información indicada en el punto 15, letra a), de la parte 4, incluir en las instrucciones del fabricante una descripción de los medios para terminar el vuelo exigidos en el punto 5 de la presente parte.

8) Un UAS de clase C5 podrá consistir en un UAS de clase C3 que lleve instalado un kit de accesorios que convierte el UAS de clase C3 en un UAS de clase C5. En tal caso, la etiqueta de la clase C5 se colocará en todos los accesorios.

Un juego de accesorios solo puede garantizar la conversión de un UA de clase C3 que cumpla lo dispuesto en el punto 1 y que proporcione las interfaces necesarias a los accesorios.

El kit de accesorios no incluirá cambios en el *software* del UAS de clase C3.

El kit de accesorios estará diseñado, y cada accesorio estará identificado, de manera que se garantice una instalación correcta y completa por el operador del UAS de clase C3 siguiendo las instrucciones proporcionadas por el fabricante del kit de accesorios.

El kit de accesorios podrá introducirse en el mercado independientemente del UAS de clase C3 cuya conversión realice. En este caso, el fabricante del kit de accesorios introducirá en el mercado un kit de conversión único que:

1) no altere la conformidad del UAS de clase C3 con los requisitos de la parte 4;

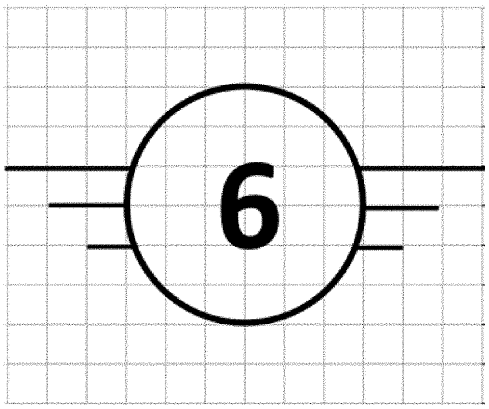
2) garantice que el UAS con el kit de accesorios instalado cumple todos los requisitos adicionales de la presente parte, con excepción del punto 3 *supra*; y

3) vaya acompañado de instrucciones del fabricante que proporcionen:
   i) la lista de todos los UAS de clase C3 a los que puede aplicarse el kit y
   ii) instrucciones para instalar y hacer funcionar el kit de accesorios.

PARTE 17

Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C6

Los UAS de clase C6 deberán llevar la siguiente etiqueta de identificación de clase en la UA:



El UAS de clase C6 cumplirá los requisitos definidos en la parte 4, salvo los definidos en los puntos 2, 7 y 10.

Además, deberá cumplir los siguientes requisitos:

1) Tener una velocidad máxima respecto al suelo en vuelo horizontal de 50 m/s.
2) Si está equipado con una función de geoconsciencia, cumplir lo dispuesto en el punto 10 de la parte 4.
3) Durante el vuelo, proporcionar al piloto a distancia información clara y concisa sobre la posición geográfica de la UA, su velocidad y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue.
4) Proporcionar medios para evitar que la UA supere los límites horizontales y verticales de un volumen operacional programable.
5) Proporcionar medios para que el piloto a distancia termine el vuelo de la UA que deberán:
   a) ser fiables, predecibles, independientes del sistema automático de control de vuelo y de orientación e independientes de los medios para evitar que la UA supere los límites horizontales y verticales contemplados en el punto 4 (también en cuanto a su activación); y
   b) forzar el descenso de la UA e impedir su desplazamiento horizontal motorizado.
6) Proporcionar medios para programar la trayectoria de la UA.
7) Proporcionar medios para que el piloto a distancia compruebe constantemente la calidad del enlace de mando y control y reciba una alerta cuando sea probable que el enlace se pierda o se degrade hasta el punto de comprometer la seguridad de la operación, y otra alerta cuando el enlace se pierda.
8) Además de la información indicada en el punto 15, letra a), de la parte 4, incluir en las instrucciones del fabricante:
   a) una descripción de los medios para terminar el vuelo exigidos en el punto 5 de la presente parte;
   b) una descripción de los medios para evitar que la UA supere los límites horizontales y verticales del volumen operacional y del tamaño del volumen de contingencia necesario para tener en cuenta el error de evaluación de la posición, el tiempo de reacción y el margen de la maniobra de corrección; y
   c) la distancia que probablemente recorrerá la UA una vez activados los medios para terminar el vuelo contemplados en el punto 5 y que debe tener en cuenta el operador del UAS al definir la zona de prevención de riesgos en tierra.

2024/1108

23.5.2024

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2024/1108 DE LA COMISIÓN

de 13 de marzo de 2024

por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a la aeronavegabilidad inicial de los sistemas de aeronaves no tripuladas sujetos a certificación y el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 en lo que respecta a los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ([1]), y en particular su artículo 58, apartado 1, y su artículo 61, apartado 1, letra d),

Considerando lo siguiente:

(1) El artículo 56 del Reglamento (UE) 2018/1139, relativo a la conformidad de las aeronaves no tripuladas, teniendo en cuenta la naturaleza de las operaciones de aeronaves no tripuladas y el riesgo que conllevan, establece que, dependiendo de dicho riesgo y naturaleza, puede exigirse un certificado para el diseño, la producción y el mantenimiento de las aeronaves no tripuladas y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota.

(2) De conformidad con el artículo 56 del Reglamento (UE) 2018/1139, el artículo 40 del Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión ([2]) establece los requisitos para la certificación de sistemas de aeronaves no tripuladas.

(3) El artículo 58, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2018/1139 establece que las condiciones y los procedimientos para la expedición del certificado exigidos en virtud del artículo 55 de dicho Reglamento podrán basarse en los requisitos esenciales de diseño establecidos en el anexo IX del Reglamento (UE) 2018/1139 y los requisitos de comportamiento medioambiental establecidos en el anexo III de dicho Reglamento, o ser parte de dichos requisitos.

(4) El Reglamento (UE) n.º 748/2012 ([3]) que establece requisitos para el diseño y la producción de aeronaves civiles, así como de los motores, hélices y componentes que vayan a instalarse en ellas, debe adaptarse para abordar las especificidades de los sistemas de aeronaves no tripuladas.

(5) Tales especificidades incluyen el equipo para controlar aeronaves no tripuladas de forma remota, tal como se define en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2018/1139. Este equipo se define como «unidad de control y monitorización» en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2024/1110 de la Comisión ([4]).

(6) Para que las operaciones de aeronaves no tripuladas sujetas a certificación sean seguras es necesario que la unidad de control y monitorización esté sujeta a los mismos procedimientos con arreglo a los cuales se expiden los certificados para aeronaves no tripuladas, además de precisar que se aplica el mismo proceso de certificación a los sistemas de aeronaves no tripuladas, ya que están compuestos por la aeronave no tripulada y su unidad de control y monitorización.

([1]) DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

([2]) Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas (DO L 152 de 11.6.2019, p. 1).

([3]) Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental o la declaración de conformidad de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre los requisitos de capacidad de las organizaciones de diseño y de producción (versión refundida) (DO L 224 de 21.8.2012, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

([4]) Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1110 de la Comisión, de 10 de abril de 2024, por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a la aeronavegabilidad inicial de los sistemas de aeronaves no tripuladas sujetos a certificación y el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 en lo que respecta a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1110/oj).

(7) Los sistemas de aeronaves no tripuladas más ligeros que el aire suponen un riesgo intrínseco para terceros, aunque tal riesgo es inferior al de otras configuraciones de aeronaves no tripuladas, por lo que pueden utilizarse sin necesidad de expedir un certificado para el diseño.

(8) La verificación del diseño de los sistemas de aeronaves no tripuladas diseñados o modificados específicamente para fines de investigación, experimentales o científicos puede llevarse a cabo sin necesidad de expedir un certificado de tipo porque suelen utilizarse en entornos de menor riesgo.

(9) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de los sistemas de aeronaves no tripuladas para los que se requiera un certificado de tipo debe cumplir lo dispuesto en el Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión ([5]), mientras que no se exige tal cumplimiento para los sistemas de aeronaves no tripuladas destinados a ser utilizados en operaciones para las que no se exige un certificado de tipo de conformidad con el artículo 40, apartado 1, letra d), del Reglamento (UE) 2019/945, incluso si el fabricante ha optado por solicitarlo.

(10) A fin de proporcionar a las partes interesadas tiempo suficiente para garantizar el cumplimiento del nuevo marco para la aeronavegabilidad inicial de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) certificados, el presente Reglamento será aplicable a partir del 1 de mayo de 2025.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 748/2012

El Reglamento (UE) n.º 748/2012 se modifica como sigue:

1) El título se sustituye por el texto siguiente:

«Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental o la declaración de conformidad de las aeronaves y los productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización, relacionados con esas aeronaves, así como sobre los requisitos de capacidad de las organizaciones de diseño y de producción (versión refundida)».

2) El artículo 1 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

i) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«El presente Reglamento establece, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 19, 58 y 62 del Reglamento (UE) 2018/1139 (*), los requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes para la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental o la declaración de conformidad de productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización, y comprende:

(*) Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DOL 212 de 22.8.2018, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj)»;

([5]) Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, de 13 de marzo de 2024, por el que se completa el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas detalladas para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los sistemas de aeronaves no tripuladas certificados y sus partes constitutivas, y relativo a la aprobación de las organizaciones y el personal que participan en dichas tareas (ELI: http://data.europa.eu/eli/ reg_del/2024/1107/oj).

ii) las letras f) y g) se sustituyen por el texto siguiente:

«f) la identificación de productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización;

g) la certificación de determinados componentes, equipos, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización;»;

b) el apartado 2 se modifica como sigue:

i) las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:

«c) "parte 21" significa los requisitos y procedimientos para la certificación de aeronaves y productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización, relacionados con esas aeronaves, y de las organizaciones de diseño y de producción, establecidos en el anexo I del presente Reglamento;

d) "parte 21 Light" significa los requisitos y procedimientos para la certificación o la declaración de conformidad del diseño de aeronaves, distintas de las aeronaves no tripuladas, destinadas principalmente a usos deportivos y recreativos y de los productos y componentes relacionados con ellas, y la declaración de la capacidad de diseño y de producción de las organizaciones, establecidos en el anexo Ib (parte 21 Light) del presente Reglamento;»;

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

«f) "artículo" significa cualquier componente o equipo destinado a ser utilizado en aeronaves civiles y cualquier parte constitutiva de la unidad de control y monitorización;»;

iii) la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) "EPA" significa Aprobación Europea de Componentes, por sus siglas en inglés; la Aprobación Europea de Componentes de un artículo acredita que el artículo se ha producido de acuerdo con datos de diseño aprobados que no pertenecen al titular del certificado de tipo del producto y la unidad de control y monitorización relacionados, excepto para artículos ETSO;»;

iv) se añaden las letras l), m), n), o) y p) siguientes:

«l) "unidad de control y monitorización (CMU)" significa el equipo para controlar y monitorizar aeronaves no tripuladas de forma remota, tal como se define en el artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2018/1139;

m) "parte constitutiva de la unidad de control y monitorización" significa cualquier elemento de la unidad de control y monitorización;

n) "instalación de la unidad de control y monitorización" significa el proceso para integrar las partes constitutivas de la unidad de control y monitorización en un entorno físico apto para ese fin con arreglo a un conjunto de instrucciones de instalación y de ensayo, de manera que la unidad de control y monitorización instalada pueda utilizarse para manejar una aeronave no tripulada;

o) "sistema de aeronave no tripulada (UAS)" significa una aeronave no tripulada, tal como se define en el artículo 3, punto 30, del Reglamento (UE) 2018/1139, y su unidad de control y monitorización;

p) "Aeronave con capacidad VTOL (despegue y aterrizaje vertical)" (VCA) significa una aeronave propulsada a motor, más pesada que el aire, distinta de un avión o un giroavión, con capacidad de despegue y aterrizaje vertical mediante unidades de sustentación y empuje utilizadas para proporcionar sustentación durante el despegue y el aterrizaje.».

3) El artículo 2 se modifica como sigue:

1) el encabezamiento se sustituye por el texto siguiente:

«Certificación de productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización»;

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

«1. Los productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización deberán certificarse según se especifica en el anexo I (parte 21).»;

3) en el apartado 2, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, podrán expedirse certificados de forma alternativa, según lo especificado en el anexo Ib (parte 21 Light), en el caso de los productos siguientes distintos de las aeronaves no tripuladas:»;

4) en el apartado 3, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Como excepción a lo dispuesto en los apartados 1 y 2, podrá realizarse una declaración de conformidad del diseño de forma alternativa, según lo especificado en el anexo Ib (parte 21 Light), en el caso de los productos siguientes distintos de las aeronaves no tripuladas:».

4) El artículo 8 se modifica como sigue:

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

«1. Una organización responsable del diseño de productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización, o de cambios o reparaciones de estos, deberá demostrar su capacidad de conformidad con el anexo I (parte 21).»;

2) en el apartado 5, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, una organización cuya sede principal esté en un Estado no miembro podrá demostrar su capacidad mediante la titularidad de un certificado expedido por dicho Estado para el producto, componente, equipo, unidad de control y monitorización o parte constitutiva de la unidad de control y monitorización para el que lo haya solicitado de conformidad con el anexo I (parte 21), siempre que:».

5) El artículo 9 se modifica como sigue:

1) los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Toda organización responsable de la fabricación de productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización deberá demostrar su capacidad de conformidad con el anexo I (parte 21). No se exigirá esta demostración de la capacidad en el caso de componentes, equipos o partes constitutivas de la unidad de control y monitorización fabricados por una organización que, de conformidad con el anexo I (parte 21), puedan instalarse en un producto con certificado de tipo sin necesidad de ir acompañados de un certificado de aptitud autorizado (formulario EASA 1).

2. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, un fabricante cuya sede principal esté en un Estado no miembro podrá demostrar su capacidad mediante la titularidad de un certificado expedido por dicho Estado para el producto, componente, equipo, unidad de control y monitorización o parte constitutiva de la unidad de control y monitorización para el que lo haya solicitado, siempre que se cumplan las dos condiciones siguientes:

a) dicho Estado sea el Estado de fabricación;

b) la Agencia haya determinado que el sistema de dicho Estado incluye el mismo nivel de control independiente del cumplimiento que el establecido en el presente Reglamento, a través de un sistema equivalente de aprobación de organizaciones o a través de la participación directa de la autoridad competente de dicho Estado.»;

2) en el apartado 8, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) la fabricación de componentes, equipos o partes constitutivas de la unidad de control y monitorización que sean aptos, de conformidad con el anexo I (parte 21), para su instalación en un producto con certificado de tipo sin necesidad de que vayan acompañados de un certificado de aptitud autorizado (formulario EASA 1);».

6) El anexo I (parte 21) se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

Artículo 2

Modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2019/945

El Reglamento Delegado (UE) 2019/945 se modifica como sigue:

1) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) "sistema de aeronave no tripulada (UAS)": aeronave no tripulada, tal como se define en el artículo 3, punto 30, del Reglamento (UE) 2018/1139 (*), y su unidad de control y monitorización;

_____

(*) (*) Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj)»;

b) el punto 38 se sustituye por el texto siguiente:

«38) "unidad de control y monitorización (CMU)": equipo para controlar y monitorizar aeronaves no tripuladas de forma remota, tal como se define en el artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2018/1139;»;

c) el punto 39 se sustituye por el texto siguiente:

«39) "enlace C2": enlace de datos entre la aeronave no tripulada y la CMU que permite dirigir el vuelo;».

2) El artículo 40 se modifica como sigue:

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

«1. Se deberá certificar el diseño, la producción y el mantenimiento de todo UAS que cumpla alguna de las condiciones siguientes:

a) tiene una dimensión característica de 3 m o más y está diseñado para ser utilizado sobre concentraciones de personas, a menos que la aeronave no tripulada sea más ligera que el aire;

b) está diseñado para el transporte de personas;

c) está diseñado para el transporte de mercancías peligrosas y requiere una gran solidez para atenuar los riesgos para terceros en caso de accidente;

d) está destinado a utilizarse en la categoría "específica" de operaciones definida en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y la autoridad competente ha llegado a la conclusión, de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/947, sobre la base de la evaluación del riesgo realizada por el operador del UAS de conformidad con el artículo 11 de dicho Reglamento, de que el riesgo de la operación no puede atenuarse adecuadamente sin la certificación del UAS.»;

b) se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. El apartado 1 no es aplicable a los UAS diseñados o modificados específicamente para fines de investigación, experimentales o científicos, y que es probable que se produzcan en cantidades muy limitadas. Las operaciones con dichos UAS estarán sujetas a una autorización de vuelo de conformidad con la subparte B del anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012.»;

c) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los UAS que satisfagan las condiciones especificadas en el apartado 1 deberán cumplir los requisitos aplicables establecidos en el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión (*) , el Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión (**) y el Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión (***) .

_____

(*) Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, 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 (versión refundida) (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

(**) Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, de 23 de abril de 2015, sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 (DO L 106 de 24.4.2015, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

(***) Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, de 13 de marzo de 2024 por el que se complementa el Reglamento (UE) n.º 2018/1139 estableciendo normas detalladas para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los sistemas de aeronaves no tripuladas certificados y sus partes constitutivas, y relativo a la aprobación de las organizaciones y el personal que participan en dichas tareas (ELI: http://data.europa.eu/eli/ reg_del/2024/1107/oj).»;

d) se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Los UAS certificados por motivos distintos de los especificados en el apartado 1 deberán cumplir los requisitos aplicables establecidos en el Reglamento (UE) n.º 748/2012 y en el Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión.».

3) El anexo se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 3

Entrada en vigor y aplicación

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

Será aplicable a partir del 1 de mayo de 2025.

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

Hecho en Bruselas, el 13 de marzo de 2024.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

El anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012 se modifica como sigue:

1) El título de la parte 21 se sustituye por el texto siguiente:

«Certificación de aeronaves y productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización, relacionados con esas aeronaves, y de las organizaciones de diseño y de producción».

2) La tabla de contenidos («Índice») se modifica como sigue:

a) el título del punto 21.A.2 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.2 Asunción de responsabilidades por parte de una persona que no sea el solicitante o el titular de un certificado»;

b) el título del punto 21.A.35 se sustituye por el texto siguiente:

«Ensayos en vuelo»;

c) el título del punto 21.A.115 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.115 Requisitos para la aprobación de cambios mayores mediante un certificado de tipo suplementario»;

d) el título del punto 21.A.128 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.128 Ensayos: motores, hélices y unidades de control y monitorización (CMU)»;

e) el título de la subparte K de la sección A se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE K. COMPONENTES, EQUIPOS, Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA UNIDAD DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU)»;

f) el título del punto 21.A.303 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.303 Conformidad con los requisitos aplicables»;

g) el título del punto 21.A.305 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.305 Aprobación de componentes, equipos, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización (CMU)»;

h) se añade el nuevo título del punto 21.A.308 siguiente:

«21.A.308 Elegibilidad de una parte constitutiva para su instalación en una unidad de control y monitorización (CMU)»;

i) el título de la subparte Q de la sección A se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE Q. IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, COMPONENTES, EQUIPOS, UNIDADES DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU) Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA CMU»;

j) el título del punto 21.A.801 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.801 Identificación de productos y unidades de control y monitorización (CMU)»;

k) el título del punto 21.A.804 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.804 Identificación de componentes, equipos, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización (CMU)»;

l) el título de la subparte K de la sección B se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE K. COMPONENTES, EQUIPOS, Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA UNIDAD DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU)»;

m) el título de la subparte Q de la sección B se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE Q. IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, COMPONENTES, EQUIPOS, UNIDADES DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU) Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA CMU».

3) El punto 21.A.2 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.2 **Asunción de responsabilidades por parte de una persona que no sea el solicitante o el titular de un certificado**

Las acciones y obligaciones que se requiere sean asumidas por el solicitante o el titular de un certificado para un producto, componente, equipo, unidad de control y monitorización (CMU) o parte constitutiva de la CMU con arreglo a esta sección podrán ser asumidas en su nombre por otra persona física o jurídica, a condición de que el solicitante o el titular de dicho certificado pueda demostrar que ha llegado a un acuerdo con esa persona que garantice que las obligaciones del titular del certificado son y serán debidamente cumplidas.».

4) El punto 21.A.3A se modifica como sigue:

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

«a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) y sus actos delegados y de ejecución, todas las personas físicas o jurídicas que sean titulares o hayan presentado una solicitud de un certificado de tipo, un certificado de tipo restringido, un certificado de tipo suplementario, una autorización de Estándar Técnico Europeo (ETSO), una aprobación de diseño de reparación mayor o cualquier otra aprobación pertinente que se considere emitida con arreglo al presente Reglamento:

1. crearán y mantendrán un sistema para recopilar, investigar y analizar informes sobre sucesos a fin de detectar tendencias adversas o subsanar deficiencias y de extraer los sucesos cuya notificación sea obligatoria de conformidad con el punto 3 y los que se notifiquen voluntariamente. Cuando la sede principal esté situada en un Estado miembro, podrá crearse un único sistema para cumplir los requisitos del Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo y sus actos de ejecución y del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución. El sistema de notificación incluirá:

i) informes e información sobre averías, fallos de funcionamiento, defectos u otros sucesos que causen o puedan causar efectos adversos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU contemplado en el certificado de tipo, el certificado de tipo restringido, el certificado de tipo suplementario, la autorización de ETSO, la aprobación de diseño de reparación mayor o cualquier otra aprobación pertinente que se considere emitida con arreglo al presente Reglamento;

ii) errores, percances y peligros no contemplados en el inciso i);

2. pondrán a disposición de los operadores conocidos del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU y, previa solicitud, de cualquier persona autorizada en virtud de otros actos de ejecución o delegados la información relativa al sistema creado de conformidad con el punto 1 y a la forma de presentar informes e información sobre averías, fallos de funcionamiento, defectos u otros sucesos a que se refiere el punto 1, inciso i);

3. notificarán a la Agencia cualquier avería, fallo de funcionamiento, defecto u otro suceso de que tengan constancia y que esté relacionado con un producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU contemplado en el certificado de tipo, el certificado de tipo restringido, el certificado de tipo suplementario, la autorización de ETSO, la aprobación de diseño de reparación mayor o cualquier otra aprobación pertinente que se considere emitida con arreglo al presente Reglamento, y que haya provocado o pudiera provocar una situación de inseguridad.

(*) Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18).»;

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y sus actos delegados y de ejecución, toda persona física o jurídica que sea titular de un certificado de aprobación de la organización de producción, o lo haya solicitado, con arreglo a la subparte G de la presente sección, o que produzca un producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU con arreglo a la subparte F de la presente sección:

1. creará y mantendrá un sistema para recopilar y evaluar informes sobre sucesos, incluidos los informes sobre errores, percances y peligros, a fin de detectar tendencias adversas o subsanar deficiencias y de extraer los sucesos cuya notificación sea obligatoria de conformidad con los puntos 2 y 3 y los que se notifiquen voluntariamente. En el caso de organizaciones que tengan su sede principal en un Estado miembro, podrá crearse un único sistema para cumplir los requisitos del Reglamento (UE) n.º 376/2014 y sus actos de ejecución y del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

2. notificará al titular de la aprobación de diseño responsable todos los casos en que la organización de producción haya declarado aptos productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU y posteriormente se hayan detectado posibles desviaciones respecto de los datos de diseño aplicables, e investigará, junto con el titular de la aprobación de diseño, para detectar aquellas desviaciones que pudieran dar lugar a una situación de inseguridad;

3. notificará a la autoridad competente del Estado miembro responsable de conformidad con el punto 21.1 y a la Agencia las desviaciones que se hayan detectado de conformidad con el punto 21.A.3A, letra b), punto 2, y que puedan dar lugar a una situación de inseguridad;

4. si la organización de producción actúa como proveedor de otra organización de producción, notificará también a esa otra organización todos los casos en los que haya declarado aptos productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU destinados a esa organización y las posibles desviaciones respecto de los datos de diseño aplicables que se hayan detectado posteriormente.».

5) El punto 21.A.3B se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.3B **Directivas de aeronavegabilidad**

a) Una directiva de aeronavegabilidad es un documento emitido o adoptado por la Agencia que establece medidas que deben tomarse en una aeronave o en una CMU para recuperar un nivel de seguridad aceptable, cuando haya evidencias de que, de otro modo, el nivel de seguridad de la aeronave, UAS o CMU podría verse afectado.

b) La Agencia deberá emitir una directiva de aeronavegabilidad cuando:

1. haya determinado que existe una situación de inseguridad en una aeronave, un UAS o una CMU a raíz de una deficiencia de la aeronave o los motores, hélices, componentes o equipos instalados a bordo de esta, o a raíz de una deficiencia en la CMU o una parte constitutiva de la CMU; y

2. esta situación pueda existir o aparecer en otras aeronaves, UAS o CMU.

c) Cuando la Agencia tenga que emitir una directiva de aeronavegabilidad para corregir la situación de inseguridad mencionada en la letra b), o para requerir que se efectúe una inspección, el titular del certificado de tipo, el certificado de tipo restringido, el certificado de tipo suplementario, la aprobación de diseño de reparación mayor, la autorización de ETSO o cualquier otra aprobación pertinente que se considere emitida de acuerdo con este Reglamento deberá:

1. proponer la medida correctora o las inspecciones exigidas que resulten oportunas, o ambas, y enviar detalles de esas propuestas a la Agencia para su aprobación; y

2. tras aprobar la Agencia las propuestas mencionadas en el punto 1, poner los datos descriptivos e instrucciones de cumplimiento que sean oportunos a disposición de todos los operadores o propietarios conocidos del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU y, previa solicitud, de cualquier persona a la que se requiera cumplir con la directiva de aeronavegabilidad.

d) Las directivas de aeronavegabilidad deberán contener al menos la información siguiente:

1. una especificación de la situación de inseguridad;

2. una especificación de la aeronave o la CMU afectada;

3. las medidas requeridas;

4. el plazo de cumplimiento de las medidas requeridas;

5. la fecha de entrada en vigor de la directiva de aeronavegabilidad.».

6) En el punto 21.A.4, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) el apoyo adecuado al mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU.».

7) En el punto 21.A.5, las letras a), b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) al diseñar un producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU, o cambiarlo o repararlo, establecerán un sistema de conservación de registros y mantendrán la información o los datos de diseño pertinentes; tal información o tales datos se pondrán a disposición de la Agencia a fin de proporcionar la información o los datos necesarios para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU, la continuidad de la validez de los datos de idoneidad operativa y el cumplimiento de los requisitos de protección medioambiental aplicables;

b) al producir un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU, registrarán los detalles del proceso de producción pertinentes para la conformidad del producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU con los datos de diseño aplicables y los requisitos impuestos a sus socios y proveedores, y pondrán esos datos a disposición de su autoridad competente a fin de proporcionar la información necesaria para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU;

c) por lo que se refiere a las autorizaciones de vuelo:

1. conservarán los documentos generados para establecer y justificar las condiciones de vuelo, y los pondrán a disposición de la Agencia y de la autoridad competente del Estado miembro a fin de proporcionar la información necesaria para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, el UAS o la CMU;

2. al emitir una autorización de vuelo en virtud de la facultad de organizaciones aprobadas, conservarán los documentos asociados a la autorización, incluidos los registros y documentos de inspección en los que se base la aprobación de las condiciones de vuelo y la emisión de la propia autorización de vuelo, y los pondrán a disposición de la Agencia y de la autoridad competente del Estado miembro responsable de la supervisión de la organización, a fin de proporcionar la información necesaria para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, el UAS y la CMU;».

8) El punto 21.A.6 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.6 **Manuales**

El titular de un certificado de tipo, de un certificado de tipo restringido o de un certificado de tipo suplementario deberá:

a) elaborar, mantener y actualizar los originales de todos los manuales o variaciones de los manuales requeridos por los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y los requisitos de protección medioambiental aplicables al producto, UAS, CMU o artículo, y suministrar copias a la Agencia cuando así lo solicite esta última.

b) en el caso de las aeronaves no tripuladas, determinar si es necesaria la instalación de una CMU en un entorno físico y proporcionar al operador todas las instrucciones necesarias para la instalación de la CMU y para que dicha instalación pueda ser declarada apta de conformidad con el anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión.».

9) El punto 21.A.7 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.7 **Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad**

« a) El titular de un certificado de tipo, un certificado de tipo restringido, un certificado de tipo suplementario o una aprobación de cambio de diseño o de diseño de reparación elaborará o citará las instrucciones necesarias para garantizar que el nivel de aeronavegabilidad correspondiente al tipo de aeronave, de UAS o de CMU y cualquier componente o parte constitutiva de la CMU asociado se mantenga durante toda la vida operativa de la aeronave o del UAS, al demostrar el cumplimiento de los criterios de certificación de tipo aplicables establecidos y notificados por la Agencia de conformidad con el punto 21.B.80.

b) Al menos un juego de instrucciones completas para el mantenimiento de la aeronavegabilidad será suministrado por el titular de:

1. un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido a cada propietario conocido de uno o varios productos, UAS o CMU, en el momento de su entrega o, si fuera posterior, en el momento de la expedición del primer certificado de aeronavegabilidad o certificado restringido de aeronavegabilidad para la aeronave afectada;

2. un certificado de tipo suplementario o una aprobación de cambio de diseño a todos los operadores conocidos del producto, el UAS o la CMU afectados por el cambio, en el momento de la declaración de aptitud para el servicio del producto modificado o de la CMU modificada;

3. una aprobación de diseño de reparación a todos los operadores conocidos del producto o la CMU afectados por la reparación, en el momento de la declaración de aptitud para el servicio del producto o la CMU en que esté incorporado el diseño de reparación; el producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU reparado podrá declararse apto para el servicio antes de que se hayan completado las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad correspondientes, pero será durante un período de servicio limitado, y con el acuerdo de la Agencia.

Posteriormente, los titulares de la aprobación de diseño deberán poner dichas instrucciones a disposición de cualquier otra persona que esté obligada a cumplirlas, si esta las solicita.

c) No obstante lo dispuesto en la letra b), el titular del certificado de tipo o del certificado de tipo restringido podrá aplazar la disponibilidad de una parte de las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, que trate de instrucciones de cumplimiento a largo plazo de naturaleza programada, hasta que el producto o la CMU, o el producto modificado o la CMU modificada, haya entrado en servicio, pero deberá suministrar dichas instrucciones antes de que se requiera el uso de esos datos para el producto o producto modificado.

d) El titular de la aprobación de diseño que deba suministrar las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de conformidad con la letra b) también pondrá los cambios de las instrucciones a disposición de todos los operadores conocidos del producto, el UAS o la CMU afectados por el cambio y, previa solicitud, de cualquier otra persona que deba cumplir con esos cambios. El titular de la aprobación de diseño deberá demostrar a la Agencia, a petición de esta, la adecuación del proceso de introducción de cambios en las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad disponibles de conformidad con el presente punto.».

10) En el punto 21.A.9, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) concederán a la autoridad competente acceso a cualquier instalación, producto, componente, equipo, CMU, parte constitutiva de la CMU, documento, registro, dato, proceso, procedimiento o cualquier otro material con el fin de revisar cualquier informe, efectuar cualquier inspección o realizar o presenciar cualquier ensayo en vuelo y en tierra, según sea necesario, a fin de verificar si la organización cumple inicialmente y de forma continua los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución;».

11) El punto 21.A.11 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.11 **Ámbito de aplicación**

En esta subparte se establece el procedimiento para expedir certificados de tipo de productos y CMU y certificados restringidos de tipo para aeronaves, y se establecen los derechos y obligaciones de los solicitantes y de los titulares de dichos certificados.».

12) El punto 21.A.15 se modifica como sigue:

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

«b) Toda solicitud de certificado de tipo o de certificado de tipo restringido deberá incluir, como mínimo, los datos descriptivos preliminares del producto, el UAS o la CMU, y el tipo de operaciones para las que se solicita la certificación. Además incluirá, o se le añadirá tras la solicitud inicial, un programa de certificación para la demostración de la conformidad de acuerdo con el punto 21.A.20, consistente en todo lo siguiente:

1. una descripción detallada del diseño de tipo, incluidas todas las configuraciones que se vayan a certificar;

2. las características y limitaciones de operación propuestas;

3. el uso previsto del producto, el UAS o la CMU y el tipo de operaciones para las que se solicita la certificación;

4. una propuesta de criterios de certificación de tipo, criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y requisitos de protección medioambiental iniciales, preparada de conformidad con los requisitos y opciones especificados en los puntos 21.B.80, 21.B.82 y 21.B.85;

5. una propuesta de desglose del programa de certificación en grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad, incluida una propuesta de medios de cumplimiento y la correspondiente documentación sobre el cumplimiento;

6. una propuesta de evaluación de los grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad que aborde la probabilidad de un incumplimiento no identificado de los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa o los requisitos de protección medioambiental, y los posibles efectos de dicho incumplimiento sobre la seguridad del producto y el UAS o la protección medioambiental o sobre la seguridad de la CMU. La evaluación propuesta tendrá en cuenta, al menos, los elementos establecidos en el punto 21.B.100, letra a), puntos 1 a 4. Sobre la base de esa evaluación, la solicitud incluirá una propuesta de participación de la Agencia en la verificación de las actividades y los datos de demostración de la conformidad;

7. un calendario para el proyecto que incluya hitos importantes.»;

b) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) Una solicitud de certificado de tipo o de certificado de tipo restringido de aviones grandes o de giroaviones grandes mantendrá su validez durante cinco años, y una solicitud de cualquier otro certificado de tipo o certificado de tipo restringido mantendrá su validez durante tres años, salvo que el solicitante demuestre en el momento de la solicitud que su producto, UAS o CMU requiere un período más largo para demostrar y declarar la conformidad y la Agencia esté de acuerdo con ese período más largo.».

13) El punto 21.A.19 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.19 **Cambios que requieren un nuevo certificado de tipo**

Cualquier persona física o jurídica que proponga realizar un cambio en un producto deberá solicitar un nuevo certificado de tipo si la Agencia determina que el cambio del diseño, la potencia, el empuje o la masa es de tal magnitud que resulta necesaria una investigación sustancialmente completa del cumplimiento de los criterios de la certificación de tipo aplicables.

Cualquier persona física o jurídica que proponga realizar un cambio en un UAS o una CMU deberá solicitar un nuevo certificado de tipo si la Agencia determina que el cambio del diseño es de tal magnitud que resulta necesaria una investigación sustancialmente completa del cumplimiento de los criterios de la certificación de tipo aplicables.».

14) En el punto 21.A.20, letra d), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. no se ha detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para los usos para los que se solicita la certificación.».

15) El punto 21.A.21 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.21 **Requisitos para la emisión de un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido**

a) Para que se emita un certificado de tipo de un producto o una CMU, o un certificado de tipo restringido de aeronave para una aeronave que no cumpla los requisitos esenciales del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139, el solicitante deberá:

1. demostrar su capacidad con arreglo al punto 21.A.14;

2. demostrar la conformidad con arreglo al punto 21.A.20;

3. en el caso de un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido de aeronave, demostrar que el motor o la hélice, o ambos, de estar instalados en la aeronave:

i) han recibido un certificado de tipo expedido o determinado de conformidad con este Reglamento, o

ii) cumplen los criterios de certificación de tipo de aeronave establecidos para aeronaves distintas de las aeronaves no tripuladas, o con los criterios de certificación de tipo de UAS para aeronaves no tripuladas, y con los requisitos de protección medioambiental designados y notificados por la Agencia como necesarios para garantizar el vuelo seguro de la aeronave;

4. en el caso de un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido de aeronave no tripulada:

i) demostrar el cumplimiento de los criterios de certificación de tipo de UAS con arreglo al punto 21.B.80;

ii) demostrar que la CMU tiene un certificado de tipo emitido de conformidad con el presente Reglamento, si la CMU ha sido certificada separadamente de la aeronave no tripulada.

b) Como excepción a lo dispuesto en la letra a), punto 2, previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), el solicitante tiene derecho a que se emita un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido de aeronave antes de que haya demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre tal conformidad antes de la fecha en la que esos datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».

16) El punto 21.A.31 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.31 **Diseño de tipo**

a) El diseño de tipo consistirá en lo siguiente:

1. los planos y especificaciones, y una lista de dichos planos y especificaciones, necesarios para definir la configuración y las características del diseño del producto, el UAS o la CMU que se haya demostrado que cumple con los criterios de certificación de tipo y los requisitos de protección medioambiental aplicables;

2. información sobre los materiales y procesos y sobre los métodos de fabricación y montaje del producto y la CMU necesaria para garantizar la conformidad del producto y de la CMU;

3. la sección de limitaciones de aeronavegabilidad aprobada de las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad, según se define en las especificaciones de certificación aplicables, y

4. cualquier otro dato que permita, por comparación, determinar la aeronavegabilidad y, si procede, las características medioambientales de productos y CMU posteriores del mismo tipo.

b) Cada diseño de tipo deberá estar adecuadamente identificado.».

17) En el punto 21.A.33, letra b), punto 1, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) que los componentes de los productos y las partes constitutivas de la CMU se ajustan adecuadamente a los planos del diseño de tipo propuesto; y».

18) El punto 21.A.35 se modifica como sigue:

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

«b) El solicitante deberá efectuar todos los ensayos en vuelo que la Agencia considere necesarios para determinar:

1. la conformidad con los criterios de certificación de tipo y los requisitos de protección medioambiental aplicables, y

2. si hay una garantía razonable de que la aeronave, sus componentes, equipos, el UAS o la CMU son fiables y funcionan correctamente en el caso de las aeronaves, los UAS y las CMU que vayan a certificarse con arreglo al presente anexo, excepto en el caso de:

i) planeadores, distintos de los planeadores no tripulados, y motoveleros, distintos de los motoveleros no tripulados;

ii) globos y dirigibles definidos en ELA1 o ELA2,

iii) aviones, distintos de los aviones no tripulados, con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 2 722 kg.»;

b) la letra f) se sustituye por el texto siguiente:

«f) Los ensayos en vuelo prescritos en la letra b), punto 2, deberán incluir:

1. para aeronaves distintas de las aeronaves no tripuladas:

i) las horas de vuelo que la Agencia considere necesarias para garantizar que se ha demostrado que funciona con seguridad antes de que la aeronave entre en servicio, y que serán al menos 150 horas;

ii) en particular, para aeronaves que incorporen motores de turbina de un tipo no utilizado previamente en una aeronave con certificado de tipo, al menos 300 horas de operación con una dotación completa de motores que muestren conformidad con un certificado de tipo,

2. para los UAS y las CMU, las horas de vuelo que la Agencia considere necesarias, teniendo en cuenta el grado de complejidad del diseño de la aeronave y de la CMU y sus riesgos en materia de seguridad, para garantizar que se ha demostrado que funciona con seguridad antes de que la aeronave y la CMU entren en servicio.».

19) El punto 21.A.41 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.41 **Certificado de tipo**

El certificado de tipo y el certificado de tipo restringido incluirán el diseño de tipo, las limitaciones de operación, las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, la hoja de datos del certificado de tipo para aeronavegabilidad y emisiones, los criterios de certificación de tipo y los requisitos de protección medioambiental aplicables con los que la Agencia registra la conformidad, y cualquier otra condición o limitación prescrita para el producto, el UAS o la CMU en las especificaciones de certificación y los requisitos de protección medioambiental aplicables. El certificado de tipo y el certificado de tipo restringido de aeronave incluirán, además, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, los datos de idoneidad operativa y la hoja de datos del certificado de tipo de niveles de ruido. La hoja de datos del certificado de tipo y del certificado de tipo restringido de aeronave contendrá el registro de la conformidad de las emisiones de CO_2, y la hoja de datos del certificado de tipo del motor contendrá el registro de la conformidad de las emisiones de escape.».

20) En el punto 21.A.90B, letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. en relación con:

i) aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 5 700 kg,

ii) giroaviones con una MTOM igual o inferior a 3 175 kg,

iii) planeadores, motoveleros, globos y dirigibles, tal como se definen en ELA1 o ELA2,

iv) aeronaves con capacidad VTOL y con una MTOM igual o inferior a 5 700 kg;».

21) El punto 21.A.91 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.91 **Clasificación de los cambios de los certificados de tipo**

Los cambios de un certificado de tipo se clasificarán en "menores" y "mayores". Un "cambio menor" es aquel que no tiene un efecto apreciable en la masa, el centrado, la resistencia estructural, la fiabilidad, las características operativas, los datos de idoneidad operativa u otras características que afecten a la aeronavegabilidad del producto o del UAS o a sus características medioambientales, o que no tiene un efecto apreciable en la fiabilidad, las características operativas u otras características que afecten a la aeronavegabilidad de la CMU. Sin perjuicio de lo expuesto en el punto 21.A.19, todos los demás cambios se considerarán "cambios mayores" con arreglo a esta subparte. Tanto los cambios mayores como los cambios menores deberán aprobarse de acuerdo con los puntos 21.A.95 o 21.A.97, según corresponda, y estarán adecuadamente identificados.».

22) En el punto 21.A.93, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) La solicitud incluirá, o se le añadirá tras la solicitud inicial, un programa de certificación para la demostración de la conformidad de acuerdo con el punto 21.A.20, consistente en:

1. una descripción del cambio, especificándose:

i) la configuración o configuraciones del producto, el UAS o la CMU en el certificado de tipo en el que se vaya a efectuar el cambio;

ii) todas las zonas del producto, el UAS o la CMU en el certificado de tipo, incluidos los manuales aprobados, que cambien o se vean afectadas por el cambio; y

iii) si el cambio afecta a los datos de idoneidad operativa, los cambios necesarios en los datos de idoneidad operativa;

2. la especificación de cualquier nueva investigación necesaria para demostrar la conformidad del cambio, y de las zonas afectadas por el cambio, con los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y los requisitos de protección medioambiental aplicables; y

3. en el caso de un cambio mayor de un certificado de tipo:

i) una propuesta de criterios de certificación de tipo, criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y requisitos de protección medioambiental iniciales, preparada de conformidad con los requisitos y opciones especificados en el punto 21.A.101;

ii) una propuesta de desglose del programa de certificación en grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad, incluida una propuesta de medios de cumplimiento y la correspondiente documentación sobre el cumplimiento;

iii) una propuesta de evaluación de los grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad que aborde la probabilidad de un incumplimiento no identificado de los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa o los requisitos de protección medioambiental aplicables, y los posibles efectos de dicho incumplimiento sobre la seguridad del producto o el UAS o la protección medioambiental o sobre la seguridad de la CMU; la evaluación propuesta tendrá en cuenta, al menos, los elementos establecidos en el punto 21.B.100, letra a), puntos 1 a 4. Sobre la base de esa evaluación, la solicitud incluirá una propuesta de participación de la Agencia en la verificación de las actividades y los datos de demostración de la conformidad; y

iv) un calendario para el proyecto que incluya hitos importantes.».

23) El punto 21.A.95 se modifica como sigue:

a) en la letra b), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. cuando no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto o la CMU sean inseguros para los usos para los que se solicita la certificación.»;

b) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Como excepción a lo dispuesto en la letra a), previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), un cambio menor de un certificado de tipo de aeronave podrá ser aprobado antes de haberse demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre tal conformidad antes de la fecha en la que esos datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».

24) En el punto 21.A.97, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Como excepción a lo dispuesto en la letra b), puntos 2 y 3, previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), un cambio mayor de un certificado de tipo de aeronave podrá ser aprobado antes de haberse demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre tal conformidad antes de la fecha en la que esos datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».

25) En el punto 21.A.101, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) Los cambios mayores en un certificado de tipo y las zonas afectadas por el cambio deberán cumplir las especificaciones de certificación aplicables al producto, UAS o CMU modificado en la fecha de la solicitud del cambio o bien las especificaciones de certificación que pasaron a ser aplicables con posterioridad a esa fecha de acuerdo con lo expuesto en la letra f). La validez de la solicitud se determinará de acuerdo con lo dispuesto en el punto 21.A.93, letra c). Además, el producto o el UAS modificado deberá cumplir los requisitos sobre protección medioambiental determinados por la Agencia de conformidad con el punto 21.B.85.

b) Salvo lo dispuesto en el la letra h), como excepción a lo dispuesto en la letra a), podrá usarse una enmienda anterior a una especificación de certificación contemplada en la letra a) y a cualquier otra especificación de certificación directamente relacionada en cualquiera de las siguientes situaciones, salvo que la enmienda anterior pasase a ser aplicable con anterioridad a la fecha en la que pasaron a ser aplicables las especificaciones de certificación correspondientes incorporadas por referencia en el certificado de tipo:

1. un cambio que la Agencia no considere significativo. A la hora de determinar si un cambio concreto es significativo, la Agencia analizará el cambio en el contexto de todos los cambios anteriores de diseño que sean relevantes y todas las revisiones relacionadas de las especificaciones de certificación aplicables incorporadas por referencia en el certificado de tipo del producto o de la CMU. Los cambios que cumplan uno de los siguientes criterios se considerarán significativos automáticamente:

i) no se mantienen la configuración general o los principios constructivos,

ii) no siguen siendo válidos los supuestos utilizados para la certificación del producto, el UAS o la CMU que se va a cambiar;

2. cada zona, sistema, componente, equipo o parte constitutiva de la CMU que la Agencia considere que no esté afectado por el cambio;

3. cada zona, sistema, componente, equipo o parte constitutiva de la CMU afectado por el cambio, para el que la Agencia considere que el cumplimiento de las especificaciones de certificación contempladas en la letra a) no contribuye sustancialmente al nivel de seguridad del producto, UAS o CMU modificado o no es práctico.».

26) En el punto 21.A.108, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) al menos un conjunto de cambios en los datos de idoneidad operativa preparados de acuerdo con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, de todos los operadores de la aeronave modificada de la UE conocidos, antes de que los datos de idoneidad operativa deban ser utilizados por una organización de formación o un operador de la UE, y».

27) El punto 21.A.115 se modifica como sigue:

a) en la letra b), punto 5), el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) el titular del certificado de tipo esté de acuerdo en colaborar con el titular del certificado de tipo suplementario para asegurar el cumplimiento de todas las obligaciones respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, UAS o CMU modificado a través del cumplimiento de los puntos 21.A.44 y 21.A.118A.».

b) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Como excepción a lo dispuesto en la letra b), puntos 3 y 4, previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), el solicitante tiene derecho a que se emita un certificado de tipo suplementario de aeronave antes de que haya demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre tal conformidad antes de la fecha en la que esos datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».

28) El punto 21.A.117 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.117 **Cambios de la parte de un producto cubierta por un certificado de tipo suplementario**

a) Los cambios menores a la parte de un producto, UAS o CMU que esté cubierta por un certificado de tipo suplementario se clasificarán y aprobarán de acuerdo con la subparte D.

b) Todo cambio mayor a la parte de un producto, UAS o CMU que esté cubierta por un certificado de tipo suplementario se aprobará como un certificado de tipo suplementario independiente de acuerdo con esta subparte.

c) Como excepción a lo dispuesto en la letra b), un cambio mayor a la parte de un producto, UAS o CMU cubierta por un certificado de tipo suplementario presentado por el propio titular del certificado de tipo suplementario podrá ser aprobado como un cambio del certificado de tipo suplementario vigente.».

29) En el punto 21.A.118A, letra a), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. implícitas en la colaboración con el titular del certificado de tipo según el punto 21.A.115, letra b), punto 5) inciso ii),».

30) En el punto 21.A.120B, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) al menos un conjunto de cambios en los datos de idoneidad operativa preparados de acuerdo con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, de todos los operadores de la aeronave modificada de la UE conocidos, antes de que los datos de idoneidad operativa sean utilizados por una organización de formación o un operador de la UE, y».

31) El punto 21.A.121 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.121 **Ámbito de aplicación**

a) En esta subparte se establece el procedimiento para demostrar la conformidad con los datos de diseño aplicables de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU que se pretendan fabricar sin la aprobación de la organización de producción con arreglo a la subparte G.

b) En esta subparte se establecen las obligaciones del fabricante de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU fabricados con arreglo a esta subparte.».

32) El punto 21.A.122 se modifica como sigue:

a) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Cualquier persona física o jurídica puede presentar una solicitud para demostrar la conformidad de los distintos productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU con arreglo a esta subparte, si:»;

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

«a) tiene o ha solicitado una aprobación que cubra el diseño de ese producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU, o».

33) El punto 21.A.124 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.124 **Solicitud**

a) Toda solicitud de consentimiento para demostrar la conformidad de los distintos productos, componentes, equipos, CMU y partes constitutivas de la CMU con arreglo a esta subparte deberá realizarse de la forma y manera fijada por la autoridad competente.

b) Dicha solicitud deberá contener:

1. pruebas que demuestren, cuando corresponda, que:

i) la emisión de una aprobación de organización de producción con arreglo a la subparte G sería inapropiada, o

ii) la certificación o aprobación de un producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU con arreglo a esta subparte es necesaria en espera de la emisión de una aprobación de la organización de producción con arreglo a la subparte G;

2. un resumen de la información requerida con arreglo al punto 21.A.125A, letra b).».

34) El punto 21.A.125A se modifica como sigue:

a) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«El solicitante tendrá derecho a recibir un documento de consentimiento emitido por la autoridad competente en el que esta acceda a la demostración de la conformidad de los distintos productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU con arreglo a esta subparte, después de:»;

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

«a) haber establecido un sistema de inspección de la producción que asegure que cada producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU se ajusta a los datos de diseño aplicables y está en condiciones de operar con seguridad;».

35) En el punto 21.A.125C, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. la organización de producción está en condiciones de facilitar a la autoridad competente pruebas que demuestren que mantiene un control satisfactorio de la fabricación de los productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU con arreglo al documento de consentimiento;».

36) El punto 21.A.126 se modifica como sigue:

a) En la letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. los materiales recibidos y los componentes comprados o subcontratados se ajustan a lo especificado en los datos de diseño aplicables;»;

b) En la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. los procesos, técnicas de fabricación y métodos de montaje que afecten a la calidad y seguridad del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU terminados se llevan a cabo de acuerdo con las especificaciones aceptadas por la autoridad competente;»;

c) En la letra a), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. los cambios de diseño, incluida la sustitución de materiales, se han aprobado con arreglo al presente anexo y se han controlado antes de incorporarse al producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU terminados.»;

d) en la letra b), los puntos 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

«4. los materiales y componentes rechazados se separen e identifiquen de manera que se impida su instalación en el producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU terminados;

5. los materiales y componentes retenidos debido a desviaciones respecto del diseño de tipo o las especificaciones de producción, y que se hayan de considerar para su instalación en el producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU terminados, sean sometidos a un procedimiento aprobado de revisión de ingeniería y fabricación; los materiales y componentes que según este procedimiento se hayan considerado aptos para el servicio se identificarán correctamente y se reinspeccionarán si es necesario trabajar de nuevo sobre ellos o repararlos; los materiales y componentes rechazados según ese procedimiento se marcarán y eliminarán para asegurase de que no se incorporan al producto final.».

37) El punto 21.A.128 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.128 **Ensayos: motores, hélices y unidades de control y monitorización (CMU)**

Todo fabricante de motores, hélices o CMU fabricados de acuerdo con esta subparte someterá cada uno de los motores, hélices de paso variable o CMU a un ensayo funcional aceptable como el especificado en la documentación del titular del certificado de tipo, para determinar si funciona correctamente en todas las condiciones de operación para las cuales tiene certificación de tipo, a fin de determinar los aspectos correspondientes de cumplimiento del punto 21.A.125A, letra a).».

38) El punto 21.A.129 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.129 **Obligaciones de la organización de producción**

Todo fabricante de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU fabricados de acuerdo con esta subparte deberá:

a) poner a disposición de la autoridad competente, para su inspección, todo producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU;

b) conservar en el centro de fabricación los datos técnicos y planos que permitan determinar si el producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU se ajusta a los datos de diseño aplicables;

c) mantener el sistema de inspección de la producción que asegure que cada producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU se ajusta a los datos de diseño aplicables y está en condiciones de operar con seguridad;

d) proporcionar asistencia al titular del certificado de tipo, el certificado de tipo restringido o la aprobación de diseño en cualquier medida de mantenimiento de la aeronavegabilidad relacionada con los productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU producidos;

e) cumplir lo dispuesto en la subparte A de la presente sección.».

39) El punto 21.A.130 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.130 **Declaración de conformidad**

a) Todo fabricante de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU fabricados de acuerdo con esta subparte deberá presentar una declaración de conformidad mediante el formulario EASA 52 (véase el apéndice VIII) para aeronaves completas o mediante el formulario EASA 1 (véase el apéndice I) para otros productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU. Dicha declaración deberá ir firmada por una persona autorizada que ocupe un puesto de responsabilidad en la organización de fabricación.

b) La declaración de conformidad contendrá todo lo siguiente:

1. para cada producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU, una declaración de que dicho producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU se ajusta a los datos de diseño aprobados y está en condiciones de operar con seguridad;

2. para cada aeronave, una declaración de que dicha aeronave ha sido ensayada en tierra y en vuelo de conformidad con el punto 21.A.127, letra a);

3. para cada motor, hélice de paso variable o CMU, una declaración de que dicho motor, hélice de paso variable o CMU se ha sometido a un ensayo funcional final, de conformidad con lo dispuesto en el punto 21.A.128;

4. además, en cuanto a los requisitos de protección medioambiental:

i) una declaración de que el motor completo cumple, en la fecha de fabricación, los requisitos sobre emisiones de escape aplicables, y

ii) una declaración de que el avión completo cumple, en la fecha de emisión de su primer certificado de aeronavegabilidad, los requisitos sobre emisiones de CO_2 aplicables.

c) Todo fabricante de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU a que se refiere la letra a) presentará una declaración de conformidad actualizada para su validación por la autoridad competente en cualquiera de las situaciones siguientes:

1. después de la transferencia inicial por su parte de la propiedad de dicho producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU,

2. después de la solicitud de la emisión original de un certificado de aeronavegabilidad de la aeronave,

3. después de la solicitud de la emisión original de un documento de aptitud para aeronavegabilidad de un motor, una hélice, un componente, un equipo, una CMU o una parte constitutiva de la CMU.

d) La autoridad competente validará mediante refrendo la declaración de conformidad si halla, tras la inspección, que el producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU se ajusta a los datos de diseño aplicables y está en condiciones de operar con seguridad.».

40) El punto 21.A.131 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.131 **Ámbito de aplicación**

En esta subparte se fijan:

a) el procedimiento para emitir la aprobación de una organización de producción que demuestre la conformidad de los productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU con los datos de diseño aplicables;

b) los derechos y obligaciones de los solicitantes y de los titulares de dichas aprobaciones.».

41) En el punto 21.A.139, la letra d) se modifica como sigue:

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

«1. garantizar que cada producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU producido por ella misma o por sus socios, o suministrado por terceros o subcontratado a terceros, es conforme con los datos de diseño aplicables y está en condiciones de operar con seguridad, permitiendo así ejercer las facultades establecidas en el punto 21.A.163;»;

b) en el punto 2, el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) la verificación de que los productos, componentes, materiales, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU recibidos, incluso los elementos suministrados nuevos o usados por compradores de productos, están de acuerdo con lo que se especifica en los datos de diseño aplicables;».

42) El punto 21.A.147 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.147 **Cambios en el sistema de gestión de la producción**

Tras la emisión de un certificado de aprobación de la organización de producción, antes de efectuar un cambio en el sistema de gestión de la producción que sea significativo para la demostración de la conformidad o las características de aeronavegabilidad y protección medioambiental del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU, tal cambio deberá haber sido aprobado por la autoridad competente. La organización de producción deberá presentar a la autoridad competente una solicitud de aprobación que demuestre que seguirá cumpliendo lo dispuesto en el presente anexo.».

43) El punto 21.A.151 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.151 **Condiciones de aprobación**

Las condiciones de aprobación deberán especificar el ámbito del trabajo, los productos o las categorías de componentes y equipos (o ambas cosas), las CMU o las partes constitutivas de la CMU (o ambas cosas) para los cuales el titular está autorizado a ejercer las facultades especificadas en el punto 21.A.163.

Dichas condiciones se emiten como parte de la aprobación de la organización de producción.».

44) En el punto 21.A.159, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. la organización de producción está en condiciones de facilitar a la autoridad competente pruebas que demuestren que mantiene un control satisfactorio de la fabricación de los productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU con arreglo a la aprobación;».

45) El punto 21.A.163 se modifica como sigue:

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

«b) en el caso de aeronaves completas con certificado de tipo y previa presentación, por lo que se refiere a aeronaves y UAS, de una declaración de conformidad (formulario EASA 52) emitida con arreglo a los puntos 21.A.174 y 21.A.204 del presente anexo o a los puntos 21L.A.143, letra c), y 21.L.A163 del anexo Ib (parte 21 Light), obtener un certificado de aeronavegabilidad de la aeronave y un certificado de niveles de ruido, sin más requisitos;»;

b) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) en el caso de otros productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU, emitir certificados de aptitud autorizados (formulario EASA 1) con arreglo a la subparte G del presente anexo o a la subparte G del anexo Ib (parte 21 Light), sin más requisitos;».

46) El punto 21.A.165 se modifica como sigue:

a) la letra c) se modifica como sigue:

i) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. determinar que los demás productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU están completos y muestran conformidad con los datos de diseño aprobados y están en condiciones de operar con seguridad, antes de emitir un formulario EASA 1 para certificar su conformidad con los datos de diseño aprobados o declarados y que están en condiciones de operar con seguridad;»;

ii) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. determinar que los demás productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU muestran conformidad con los datos aplicables, antes de emitir el formulario EASA 1 como certificado de conformidad;»;

b) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) prestar asistencia al titular del certificado de tipo u otra aprobación de diseño o a una persona física o jurídica que haya realizado una declaración de conformidad del diseño con arreglo a la subparte C de la sección A del anexo Ib (parte 21 Light) respecto a cualquier acción de mantenimiento de la aeronavegabilidad relacionada con los productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU que se hayan producido;».

47) En el punto 21.A.174, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Toda solicitud de un certificado de aeronavegabilidad o un certificado restringido de aeronavegabilidad deberá incluir:

1. la clase del certificado de aeronavegabilidad para la que se ha presentado una solicitud;

2. para aeronaves nuevas:

i) una declaración de conformidad:

— emitida en virtud del punto 21.A.163, letra b), o

— emitida en virtud del punto 21.A.130 y validada por la autoridad competente, o

— en el caso de una aeronave importada, una declaración de conformidad emitida con arreglo al punto 21.A.163, letra b), o, en el caso de una aeronave importada con arreglo al artículo 9, apartado 2, del presente Reglamento, una declaración firmada por la autoridad exportadora de que la aeronave se ajusta a un diseño aprobado por la Agencia;

ii) un informe de peso y centrado con un programa de carga, cuando sea requerido por las especificaciones de certificación aplicables a la aeronave concreta; y

iii) el manual de vuelo, cuando sea requerido por las especificaciones de certificación aplicables a la aeronave concreta;

3. para aeronaves usadas:

i) si son originarias de un Estado miembro, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad emitido con arreglo al anexo I (parte M) o el anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 (*) de la Comisión o con arreglo al anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión,

ii) si son originarias de un Estado no miembro:

— una declaración de la autoridad competente del Estado en que la aeronave está o estaba matriculada, que refleje su estado de aeronavegabilidad en el registro en el momento de la transferencia,

— un informe de peso y centrado con un programa de carga, cuando sea requerido por las especificaciones de certificación aplicables a la aeronave concreta,

— el manual de vuelo cuando dicho manual sea requerido por los códigos de aeronavegabilidad de la aeronave concreta,

— un historial que permita establecer los estándares de producción, modificaciones y mantenimiento de la aeronave, incluidas todas las limitaciones asociadas a un certificado restringido de aeronavegabilidad emitido con arreglo al punto 21.B.327,

— una recomendación de emisión de un certificado de aeronavegabilidad o un certificado restringido de aeronavegabilidad y de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad tras realizar una revisión de la aeronavegabilidad con arreglo al anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 (*) o un certificado de revisión de la aeronavegabilidad con arreglo al anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 o al anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión,

— la fecha de expedición del primer certificado de aeronavegabilidad y, si se aplican las normas del anexo 16, volumen III, del Convenio de Chicago, los datos relativos a los valores métricos de las emisiones de CO_2.».

(*) Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, 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 362 de 17.12.2014, p. 1).

48) En el punto 21.A.179, letra a), punto 2, el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) al presentarse el antiguo certificado de aeronavegabilidad y un certificado de revisión de la aeronavegabilidad válido expedido de conformidad con el anexo I (parte M) o el anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 o el anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, según proceda,».

49) En el punto 21.A.239, la letra d) se modifica como sigue:

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

«1. crear, implantar y mantener un sistema de control y supervisión del diseño, así como de los cambios de diseño y las reparaciones, de los productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU cubiertos por las condiciones de aprobación; ese sistema:

i) incluirá una función de aeronavegabilidad responsable de garantizar que el diseño de los productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU, o los cambios de diseño y reparaciones, cumplan los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y los requisitos de protección medioambiental aplicables;

ii) garantizará que la organización de diseño ejerza adecuadamente sus responsabilidades de conformidad con el presente anexo y con las condiciones de aprobación emitidas con arreglo al punto 21.A.251;»;

b) El punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. especificar la manera mediante la cual el sistema de gestión del diseño responde de la aceptabilidad de los componentes, equipos o partes constitutivas de la CMU que son diseñados o de las tareas que son realizadas por sus socios o subcontratistas, de acuerdo con los métodos que hayan sido objeto de procedimientos escritos.».

50) El punto 21.A.243 se modifica como sigue:

a) en la letra a), el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«a) Como parte del sistema de gestión del diseño, la organización de diseño creará y proporcionará a la Agencia un manual que describa, directamente o por referencia cruzada, la organización, sus políticas, procesos y procedimientos pertinentes, el tipo de trabajo de diseño y las categorías de productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU para los que la organización de diseño sea titular de una aprobación de organización de diseño, según se especifica en las condiciones de aprobación emitidas de conformidad con el punto 21.A.251 y, en su caso, las interfaces con sus socios o subcontratistas y el control de estos.»;

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Cuando algún componente, equipo o parte constitutiva de la CMU, o algún cambio en los productos, UAS o CMU, sea diseñado por socios o subcontratistas del solicitante, el manual deberá incluir una declaración de la manera en que la organización de diseño es capaz de demostrar, para todos los componentes, equipos o partes constitutivas de la CMU, el cumplimiento con arreglo al punto 21.A.239, letra d), punto 2, y deberá contener, directamente o por referencia cruzada, descripciones e información sobre las actividades de diseño y la organización de esos socios o subcontratistas, según sea necesario para fundamentar la declaración.».

51) En el punto 21.A.245, letra e), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. el volumen y la experiencia de la plantilla en todos los departamentos técnicos son suficientes, y el personal dispone de la autoridad requerida para poder desempeñar las responsabilidades asignadas y de las instalaciones, el equipo y el espacio adecuados para que puedan cumplir los requisitos en materia de aeronavegabilidad, de los datos de idoneidad operativa y de protección medioambiental por lo que se refiere al producto, el UAS o la CMU;».

52) El punto 21.A.247 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.247 **Cambios en el sistema de gestión de la producción**

Tras la emisión de una aprobación de organización de diseño, antes de efectuar un cambio en el sistema de gestión del diseño que sea significativo para la demostración de la conformidad o para la aeronavegabilidad, los datos de idoneidad operativa y la protección medioambiental del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU, tal cambio deberá haber sido aprobado por la Agencia. La organización de diseño deberá presentar a la Agencia una solicitud de aprobación que demuestre, sobre la base de los cambios propuestos en el manual, que seguirá cumpliendo el presente anexo.».

53) El punto 21.A.251 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.251 **Condiciones de aprobación**

Las condiciones de aprobación deberán especificar los tipos de trabajo de diseño, las categorías de productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU para los que la organización de diseño sea titular de una aprobación de organización de diseño, y las funciones y tareas para cuya ejecución la organización está aprobada con respecto a la aeronavegabilidad, los datos de idoneidad operativa y las características medioambientales de los productos, UAS o CMU. Para las aprobaciones de organizaciones de diseño que abarquen la certificación de tipo o la autorización de Estándar Técnico Europeo (ETSO) para unidades de potencia auxiliar (APU), las condiciones de aprobación contendrán además la lista de productos, CMU o APU. Dichas condiciones se emitirán como parte de una aprobación de organización de diseño.».

54) En el punto 21.A.259, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. la organización de diseño puede proporcionar a la Agencia pruebas que demuestren que el sistema de gestión de diseño de la organización mantiene un control y una supervisión satisfactorios del diseño de los productos y las CMU, y las reparaciones y los cambios de estos de conformidad con la aprobación;».

55) En el punto 21.A.263, la letra c) se modifica como sigue:

a) el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. a aprobar determinados diseños de reparación mayor, en virtud de la subparte M del presente anexo, de productos, CMU o unidades de potencia auxiliares (APU);»;

b) en el punto 7, el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) controle la configuración de la aeronave, el UAS o la CMU, y».

56) En el punto 21.A.265, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) determinar que el diseño del producto, el UAS o la CMU, o de los cambios o reparaciones de estos, cumple los criterios de certificación de tipo, las especificaciones técnicas relativas a la realización de declaraciones, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y los requisitos de protección medioambiental aplicables y no presenta características inseguras;».

57) El título de la subparte K de la sección A se sustituye por el texto siguiente:

«**SUBPARTE K — COMPONENTES, EQUIPOS, Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA UNIDAD DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU)**».

58) El punto 21.A.301 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.301 **Ámbito de aplicación**

En esta subparte se fija el procedimiento para la aprobación de componentes, equipos y partes constitutivas de la CMU.».

59) El punto 21.A.303 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.303 **Conformidad con los requisitos aplicables**

La demostración de la conformidad de los componentes, equipos y partes constitutivas de la CMU que se vayan a instalar en un producto con certificado de tipo, o en una CMU, deberá realizarse:

a) en el marco de los procedimientos de certificación de tipo de las subpartes B, D o E para el producto, UAS o CMU en que vaya a instalarse, o

b) cuando sea pertinente, conforme a los procedimientos de autorización de ETSO de la subparte O, o

c) en el caso de componentes estándar, de acuerdo con normas reconocidas oficialmente.».

60) El punto 21.A.305 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.305 **Aprobación de componentes, equipos, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización (CMU)**

En todos los casos en los que la aprobación de un componente, equipo o parte constitutiva de la CMU se requiera explícitamente por el Derecho de la Unión ([1]) o de acuerdo con las medidas de la Agencia a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (UE) n.º 748/2012, el componente, equipo o parte constitutiva de la CMU cumplirá el ETSO aplicable o las especificaciones aceptadas por la Agencia como equivalentes para ese caso particular.

61) Se inserta el nuevo punto 21.A.308 siguiente:

«21.A.308 **Elegibilidad de una parte constitutiva para su instalación en una unidad de control y monitorización (CMU)**

a) Una parte constitutiva de la CMU que sea crítica para la operación prevista del UAS, según lo determinado por el titular de la aprobación de diseño y acordado con la Agencia, es elegible para su instalación en una CMU siempre que esté en condiciones de operar con seguridad, esté marcada de conformidad con la subparte Q y vaya acompañada de un certificado de aptitud autorizado (formulario EASA 1).

b) Una parte constitutiva de la CMU que no se considere crítica para la operación prevista de UAS, según lo determinado por el titular de la aprobación de diseño y acordado con la Agencia, es elegible para su instalación en una CMU siempre que:

1) la parte constitutiva de la CMU esté en condiciones de operar con seguridad, y

2) el instalador sea titular de un documento emitido por la persona o la organización que ha fabricado la parte constitutiva de la CMU, en el que se declaren el nombre y la identificación de la parte constitutiva, así como la conformidad de esta con sus datos de diseño, y que contenga la fecha de emisión.».

62) El punto 21.A.431A se modifica como sigue:

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

«a) En esta subparte se establece el procedimiento para la aprobación del diseño de reparación de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU, y se establecen los derechos y obligaciones del solicitante y del titular de dicha aprobación.»;

b) las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:

«c) Una "reparación" significa la eliminación de daños y/o la recuperación de la aeronavegabilidad tras la declaración de aptitud para el servicio inicial por el fabricante de cualquier producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU.

d) La eliminación de daños mediante la sustitución de componentes, equipos o partes constitutivas de la CMU sin la necesidad de actividades de diseño se considerará una tarea de mantenimiento y por tanto no requerirá una aprobación con arreglo al presente anexo.».

([1]) [La lista de actos aplicables debe insertarse como nota a pie de página].».

63) En el punto 21.A.431B, letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. en relación con:

i) aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 5 700 kg,

ii) giroaviones con una MTOM igual o inferior a 3 175 kg,

iii) planeadores, motoveleros, globos y dirigibles, tal como se definen en ELA1 o ELA2,

iv) aeronaves con capacidad VTOL y con una MTOM igual o inferior a 5 700 kg;».

64) En el punto 21.A.432C, letra b), el punto 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. una propuesta de evaluación de los grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad que aborde la probabilidad de un incumplimiento no identificado de los criterios de certificación de tipo y los posibles efectos de dicho incumplimiento sobre la seguridad del producto, el UAS o la CMU. La evaluación propuesta tendrá en cuenta, al menos, los elementos establecidos en el punto 21.B.100, letra a), puntos 1 a 4. Sobre la base de esa evaluación, la solicitud incluirá una propuesta de participación de la Agencia en la verificación de las actividades y los datos de demostración de la conformidad; y».

65) En el punto 21.A.433, letra a), los puntos 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. cuando no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para el uso para el que se solicita la certificación;

4. cuando el solicitante haya especificado que ha proporcionado datos de certificación sobre la base de un acuerdo con el propietario de los datos de certificación de tipo de acuerdo con el punto 21.A.432C, letra b), punto 7:

i) cuando el titular haya indicado que no tiene objeción técnica a la información presentada con arreglo a la letra a), punto 2, del presente punto; y

ii) cuando el titular esté de acuerdo en colaborar con el titular de la aprobación de diseño de reparación para asegurar el cumplimiento de todas las obligaciones con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, UAS o CMU modificado a través del cumplimiento del punto 21.A.451.».

66) En el punto 21.A.439, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Los componentes, equipos y partes constitutivas de la CMU utilizados para la reparación se fabricarán de acuerdo con datos de producción basados en todos los datos de diseño necesarios proporcionados por el titular de la aprobación del diseño de reparación:».

67) El punto 21.A.441 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.441 **Realización de la reparación**

a) La realización de la reparación se llevará a cabo de conformidad con la subparte C del anexo I (parte M) o con la subparte C del anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, o con la subparte C del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, o por una organización de producción aprobada con arreglo a la subparte G del presente anexo, de conformidad con la facultad prevista en el punto 21.A.163, letra d).

b) La organización de diseño deberá proporcionar a la organización de mantenimiento que realiza la reparación todas las instrucciones necesarias para la instalación.».

68) En el punto 21.A.445, letra a), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU dañado se deje sin reparar, y no esté cubierto por datos aprobados anteriormente, la evaluación de las consecuencias del daño para su aeronavegabilidad solo podrá ser realizada:».

69) El punto 21.A.708 se modifica como sigue:

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

«a) la configuración o configuraciones para las que se solicita la autorización de vuelo, incluida, en el caso de las aeronaves no tripuladas, la configuración de la CMU utilizada para controlar la aeronave;»;

b) la letra b) se modifica como sigue:

i) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«cualquier condición o restricción necesaria para que la aeronave funcione con seguridad, incluidas las siguientes:»;

ii) se añade el nuevo punto 7 siguiente:

«7. en el caso de las aeronaves no tripuladas, disposiciones e instrucciones específicas para la operación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad del UAS o de la CMU;»;

c) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) el método empleado para el control de la configuración de la aeronave, incluida, en el caso de las aeronaves no tripuladas, la configuración de la CMU utilizada para controlar la aeronave, con el fin de seguir cumpliendo las condiciones establecidas.».

70) En el punto 21.A.711, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Toda organización aprobada podrá expedir una autorización de vuelo (formulario EASA 20b, véase el apéndice IV) en virtud de la facultad concedida de conformidad con el punto CAMO.A.125 del anexo V *quater* (parte CAMO), del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, o el punto CAO.A.095 del anexo V *quinquies* (parte CAO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, o el punto CAO.UAS.095 del anexo II (parte CAO.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, según proceda, cuando las condiciones de vuelo a que se refiere el punto 21.A.708 del presente anexo se hayan aprobado de conformidad con el punto 21.A.710 del presente anexo.».

71) El título de la subparte Q se sustituye por el texto siguiente:

«**SUBPARTE Q — IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, COMPONENTES, EQUIPOS, UNIDADES DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU) Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA CMU**».

72) El punto 21.A.801 se modifica como sigue:

a) el encabezamiento se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.801 **Identificación de productos y unidades de control y monitorización (CMU)**»;

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

«a) La identificación de productos y CMU producidos con arreglo a la subparte F o a la subparte G incluirá la siguiente información:

1. el nombre del fabricante;

2. la designación del producto y de la CMU;

3. el número de serie del fabricante;

4. para motores, la marca « EXEMPT" cuando la autoridad competente haya concedido una exención de los requisitos de protección medioambiental aplicables;

5. cualquier otra información que la Agencia considere pertinente.»;

c) se añade la nueva letra e) siguiente:

«e) Toda persona que produzca una CMU con arreglo a la subparte G o a la subparte F identificará su producto por medio de una placa o mediante troquelado, estampado, grabado químico u otro método aprobado de identificación ignífuga, que contenga la información especificada en la letra a) de tal manera que esté accesible y sea legible y que no sea probable que se vuelva ilegible o se desprenda durante el servicio normal, o se pierda o resulte destruida en un accidente.».

73) El punto 21.A.803 se modifica como sigue:

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

«a) Nadie eliminará, modificará ni colocará la información de identificación mencionada en el punto 21.A.801, letra a), en ninguna aeronave, motor, hélice, pala de hélice, cubo de hélice o CMU, o la mencionada en el punto 21.A.807, letra a), para el caso de una APU, sin la aprobación de la Agencia.»;

b) las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:

«c) Como excepción a lo dispuesto en las letras a) y b), cualquier persona física o jurídica que realice trabajos de mantenimiento de acuerdo con las reglas asociadas aplicables podrá, de conformidad con los métodos, técnicas y prácticas fijados por la Agencia:

1. eliminar, modificar o colocar la información de identificación mencionada en el punto 21.A.801, letra a), en cualquier aeronave, motor, hélice, pala de hélice, cubo de hélice o CMU, o la mencionada en el punto 21.A.807, letra a), en el caso de una APU, o

2. quitar una placa de identificación mencionada en el punto 21.A.801, o en el punto 21.A.807 en el caso de una APU, cuando sea necesario durante las operaciones de mantenimiento.

d) Nadie instalará una placa de identificación que se haya quitado de acuerdo con la letra c), punto 2), en ninguna aeronave, motor, hélice, pala de hélice, cubo de hélice o CMU distinta de aquella de la que se haya quitado.».

74) El punto 21.A.804 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.804 **Identificación de componentes, equipos, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización (CMU)**

a) Cada componente o equipo que sea elegible para su instalación en un producto con certificado de tipo, y cada parte constitutiva de la CMU que sea elegible para su instalación en una CMU certificada de conformidad con el presente anexo I, se marcará de forma permanente y legible con:

1. un nombre, marca comercial o símbolo que identifique al fabricante de la manera indicada en los datos de diseño aplicables;

2. el número de componente, como se define en los datos de diseño aplicables, y

3. las letras “EPA”:

i) para los componentes y equipos producidos de acuerdo con datos de diseño aprobados que no pertenezcan al titular del certificado de tipo del producto relacionado, excepto para artículos ETSO y para componentes y equipos a los que se aplique el punto 21.A.307, letra b);

ii) para las partes constitutivas de la CMU producidas de acuerdo con datos de diseño aprobados que no pertenezcan al titular del certificado de tipo de la CMU relacionada, o al titular del certificado de tipo de la aeronave no tripulada cuando la CMU esté certificada como parte de esta, excepto para partes constitutivas de la CMU ETSO y partes constitutivas de la CMU a las que se aplique el punto 21.A.308, letra b).

b) Como excepción a lo dispuesto en la letra a), si la Agencia conviene en que un componente, equipo o parte constitutiva de la CMU es muy pequeño o en que de todas formas no es factible marcar el componente, equipo o parte constitutiva de la CMU con alguno de los datos requeridos en la letra a), el documento de aptitud autorizado que acompañe al componente, equipo o parte constitutiva de la CMU o su embalaje deberá incluir la información que no pudiera marcarse en el componente, equipo o parte constitutiva de la CMU.».

75) En el punto 21.B.20, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) La Agencia implantará un sistema destinado a analizar adecuadamente cualquier información pertinente recibida en materia de seguridad y a proporcionar sin demora indebida a la autoridad competente de los Estados miembros y a la Comisión cualquier información que necesiten, en particular recomendaciones o medidas correctivas que deban tomarse, para responder oportunamente a un problema de seguridad que afecte a productos, componentes, equipos, UAS, CMU, partes constitutivas de la CMU, personas u organizaciones sujetos al Reglamento (UE) 2018/1139 y a sus actos delegados y de ejecución.».

76) El punto 21.B.70 se sustituye por el texto siguiente:

«21.B.70 **Especificaciones de certificación**

La Agencia, de conformidad con el artículo 76, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139, elaborará especificaciones de certificación y otras especificaciones detalladas, incluidas especificaciones de certificación para la aeronavegabilidad, los datos de idoneidad operativa y la protección medioambiental, que las autoridades competentes, las organizaciones y el personal puedan utilizar para demostrar la conformidad de productos, componentes, equipos, UAS, CMU y partes constitutivas de la CMU con los requisitos esenciales pertinentes de los anexos II, IV, V y IX de dicho Reglamento, así como con los de protección medioambiental establecidos en el artículo 9, apartado 2, y en el anexo III de dicho Reglamento. Estas especificaciones deberán presentar el suficiente grado de detalle y especificidad para indicar a los solicitantes las condiciones en las que se deberán emitir, corregir o completar los certificados.».

77) En el punto 21.B.75, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) La Agencia prescribirá especificaciones técnicas detalladas, denominadas "condiciones especiales", para un producto, un UAS o una CMU, si las especificaciones de certificación pertinentes no contienen estándares de seguridad adecuados o apropiados para el producto, el UAS o la CMU debido a que:

1. el producto, el UAS o la CMU tienen características de diseño novedosas o inusuales respecto a las prácticas de diseño en las que se basan las especificaciones de certificación aplicables;

2. el uso previsto del producto no es convencional; o

3. la experiencia en servicio con otros productos, UAS o CMU similares o con productos o CMU que tienen características de diseño similares o peligros recién identificados ha demostrado que pueden darse situaciones inseguras.».

78) El punto 21.B.80 se modifica como sigue:

a) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«La Agencia establecerá los criterios de certificación de tipo y los notificará al solicitante de un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido. Los criterios de certificación de tipo consistirán en lo siguiente:»;

b) la letra a) se modifica como sigue:

i) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«las especificaciones de certificación para la aeronavegabilidad determinadas por la Agencia aplicables al producto, el UAS o la CMU, según proceda, en la fecha de solicitud de dicho certificado, y cualquier condición especial prescrita por la Agencia de conformidad con el punto 21.B.75, letra a), a menos que:»;

ii) en el punto 3, el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) en el caso de los certificados de tipo, demuestren la conformidad con los requisitos esenciales del anexo II y, cuando proceda, del anexo IX del Reglamento (UE) 2018/1139; o»;

c) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Reservado.».

79) En el punto 21.B.82, la letra a) se modifica como sigue:

a) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. la Agencia acepte o prescriba medios alternativos para demostrar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes de los anexos II, IV, V y IX del Reglamento (UE) 2018/1139.».

80) En el punto 21.B.100, letra a), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«La Agencia determinará su participación en la verificación de los datos y actividades de demostración de la conformidad en relación con una solicitud de certificado de tipo, certificado de tipo restringido, aprobación de cambio mayor, certificado de tipo suplementario, aprobación de diseño de reparación mayor o autorización de ETSO de APU. Lo hará sobre la base de una evaluación de los grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad del programa de certificación. Dicha evaluación contemplará:

— la probabilidad de incumplimiento no identificado de los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa o los requisitos de protección medioambiental; y

— la repercusión potencial del incumplimiento sobre la seguridad del producto, UAS o CMU o la protección medioambiental,

y tendrá en cuenta al menos los siguientes elementos:».

81) En el punto 21.B.103, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) La Agencia emitirá un certificado de tipo de aeronave, motor, hélice o CMU o un certificado de tipo restringido de aeronave, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

1. el solicitante cumpla el punto 21.A.21;

2. la Agencia, a través de la verificación de la demostración de la conformidad de acuerdo con su participación determinada con arreglo al punto 21.B.100, no haya constatado ningún incumplimiento de los criterios de certificación de tipo aplicables, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa, según proceda, de conformidad con el punto 21.B.82, y los requisitos de protección medioambiental aplicables;

3. no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para el uso para el que se solicita la certificación.».

82) El punto 21.B.107 se modifica como sigue:

a) en la letra a), los puntos 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. la Agencia, a través de la verificación de la demostración de la conformidad de acuerdo con su nivel de participación establecido sobre la base del punto 21.B.100, letras a) o b), no haya constatado ningún incumplimiento de los criterios de certificación de tipo aplicables, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa, según proceda, de conformidad con el punto 21.B.82, y los requisitos de protección medioambiental aplicables; y

3. no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para el uso para el que se solicita la certificación.».

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) En caso de un cambio que afecte a los datos de idoneidad operativa, como excepción a lo dispuesto en la letra a), puntos 1 y 2, previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), la Agencia podrá aprobar un cambio en un certificado de tipo de aeronave antes de haberse demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre esa conformidad antes de la fecha en la que tales datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».

83) En el punto 21.B.111, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) La Agencia expedirá un certificado de tipo suplementario, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

1. el solicitante cumpla el punto 21.A.115, letra b);

2. la Agencia, a través de la verificación de la demostración de la conformidad de acuerdo con el nivel de participación establecido sobre la base del punto 21.B.100, letra a), no haya constatado ningún incumplimiento de los criterios de certificación de tipo aplicables, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa, según proceda, de conformidad con el punto 21.B.82, y los requisitos de protección medioambiental aplicables;

3. no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para el uso para el que se solicita la certificación.

b) En caso de un certificado de tipo suplementario que afecte a los datos de idoneidad operativa, como excepción a lo dispuesto en la letra a), puntos 1 y 2, previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), la Agencia podrá emitir un certificado de tipo suplementario antes de haberse demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre esa conformidad antes de la fecha en la que tales datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».

84) En el punto 21.B.320, letra b), el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. inspección de la aeronave y, en el caso de las aeronaves no tripuladas, de la CMU;».

85) El punto 21.B.325 se sustituye por el texto siguiente:

«21.B.325 **Emisión de certificados de aeronavegabilidad**

a) La autoridad competente del Estado miembro de matrícula emitirá un certificado de aeronavegabilidad (formulario EASA 25, véase el apéndice VI) o realizará cambios en él, sin dilación indebida, cuando considere que se cumplen los requisitos del punto 21.B.326 y los requisitos aplicables de la subparte H de la sección A del presente anexo.

b) La autoridad competente del Estado miembro de matrícula emitirá un certificado restringido de aeronavegabilidad (formulario EASA 24, véase el apéndice V) o realizará cambios en él, sin dilación indebida, cuando considere que se cumplen los requisitos del punto 21.B.327 y los requisitos aplicables de la subparte H de la sección A del presente anexo.

c) Además del certificado de aeronavegabilidad aplicable contemplado en las letras a) o b), para las aeronaves nuevas, o para las aeronaves usadas originarias de un Estado no miembro, la autoridad competente del Estado miembro de matrícula deberá expedir:

1. para las aeronaves sujetas al anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad inicial (formulario EASA 15a, véase el apéndice II);

2. para las aeronaves nuevas sujetas al anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad inicial (formulario EASA 15c, apéndice II);

3. para las aeronaves usadas originarias de un Estado no miembro y sujetas al anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad inicial (formulario EASA 15c, véase el apéndice II), cuando la autoridad competente haya efectuado la revisión de la aeronavegabilidad;

4. para las aeronaves no tripuladas nuevas sujetas al anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad inicial (formulario EASA 15d, véase el apéndice II);

5. para las aeronaves no tripuladas usadas originarias de un Estado no miembro y sujetas al anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad inicial (formulario EASA 15d, véase el apéndice II) cuando la autoridad competente haya efectuado la revisión de la aeronavegabilidad.».

86) El punto 21.B.326 se modifica como sigue:

a) En la letra a), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. cuando la autoridad competente del Estado miembro de matrícula considere que la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con un diseño aprobado y está en condiciones de operar con seguridad; la autoridad competente podrá realizar inspecciones del Estado miembro de matrícula; y»;

b) la letra b) se modifica como sigue:

i) el punto 1 se modifica como sigue:

— el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con un diseño de tipo aprobado en virtud de un certificado de tipo y de cualquier certificado de tipo suplementario, o de cualquier cambio o reparación aprobados de conformidad con el presente anexo, y»;

— el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) la revisión de la aeronavegabilidad se ha llevado a cabo de conformidad con las disposiciones de la subparte I del anexo I (parte M) o con la subparte I del anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, o con la subparte I del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, según proceda.»;

ii) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. cuando la autoridad competente del Estado miembro de matrícula considere que la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con un diseño aprobado y está en condiciones de operar con seguridad; la autoridad competente podrá realizar inspecciones del Estado miembro de matrícula; y».

87) En el punto 21.B.327, la letra a) se modifica como sigue:

a) en el punto 1, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) cuando la autoridad competente del Estado miembro de matrícula considere que la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con un diseño aprobado por la Agencia en virtud de un certificado de tipo restringido o de acuerdo con especificaciones de aeronavegabilidad específicas, y está en condiciones de operar con seguridad; la autoridad competente podrá realizar inspecciones del Estado miembro de matrícula;»;

b) el punto 2 se modifica como sigue:

i) en el inciso i), la letra A) se sustituye por el texto siguiente:

«A) la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con un diseño aprobado por la Agencia en virtud de un certificado de tipo restringido o de acuerdo con especificaciones de aeronavegabilidad específicas y con cualquier certificado de tipo suplementario, o cualquier cambio o reparación aprobados de conformidad con el presente anexo I (parte 21), y»;

ii) en el inciso i), la letra C) se sustituye por el texto siguiente:

«C) la aeronave se ha inspeccionado de acuerdo con las disposiciones del anexo I (parte M) o del anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, o del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, según proceda.»;

iii) el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) cuando la autoridad competente del Estado miembro de matrícula considere que la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con el diseño aprobado y está en condiciones de operar con seguridad; la autoridad competente podrá realizar inspecciones del Estado miembro de matrícula.».

88) En el punto 21.B.432, letra b), punto 1, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) auditorías de producto, de UAS o de CMU de una muestra pertinente del diseño y la certificación de los productos, componentes, equipos, UAS, CMU y partes constitutivas de la CMU que entren dentro del alcance del trabajo de la organización;».

89) El título de la subparte K de la sección B se sustituye por el texto siguiente:

«**SUBPARTE K — COMPONENTES, EQUIPOS, Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA UNIDAD DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU)**».

90) En el punto 21.B.453, letra a), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para el uso para el que se solicita la certificación.».

91) En el punto 21.B.520, letra b), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. inspección de la aeronave y, en el caso de aeronaves no tripuladas, de la CMU;».

92) El título de la subparte Q de la sección B se sustituye por el texto siguiente:

«**SUBPARTE Q — IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, COMPONENTES, EQUIPOS, UNIDADES DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU) Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA CMU**».

93) La lista de apéndices (Formularios EASA) se modifica como sigue:

«Apéndice I: Formulario EASA 1. Certificado de aptitud autorizado

Apéndice II: Formularios EASA 15a, 15c y 15d. Certificado de revisión de la aeronavegabilidad

Apéndice III: Formulario EASA 20a. Autorización de vuelo

Apéndice IV: Formulario EASA 20b. Autorización de vuelo (expedida por organizaciones aprobadas)

Apéndice V: Formulario EASA 24. Certificado restringido de aeronavegabilidad

Apéndice VI: Formulario EASA 25. Certificado de aeronavegabilidad

Apéndice VII: Formulario EASA 45. Certificado de niveles de ruido

Apéndice VIII: Formulario EASA 52. Declaración de conformidad de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada

Apéndice IX: Formulario EASA 53. Certificado de aptitud para el servicio

Apéndice X: Formulario EASA 55. Certificado de aprobación de la organización de producción

Apéndice XI: Formulario EASA 65. Documento de consentimiento de producción sin aprobación de organización de producción

Apéndice XII. Categorías de ensayo en vuelo y cualificaciones de la correspondiente tripulación de ensayo en vuelo».

94) En el apéndice I «Certificado de aptitud autorizado [formulario EASA 1 mencionado en el anexo I (parte 21)]», las instrucciones para la cumplimentación del formulario EASA 1 se modifican como sigue:

a) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Estas instrucciones se refieren solo a la utilización del formulario EASA 1 con fines de producción. Conviene tener en cuenta el apéndice II del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, y el apéndice III del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, que cubren la utilización del formulario EASA 1 con fines de mantenimiento.»;

b) el punto 1 «FINALIDAD Y UTILIZACIÓN» se modifica como sigue:

i) el punto 1.1 se sustituye por el texto siguiente:

«1.1. La finalidad fundamental del certificado es declarar la aeronavegabilidad de nuevos motores, hélices, componentes, equipos, CMU y partes constitutivas de la CMU aeronáuticos [en lo sucesivo denominados "elemento(s)"].»;

ii) el punto 1.6 se sustituye por el texto siguiente:

«1.6. El certificado no constituye una aprobación para instalar el elemento en una aeronave, un motor o una hélice determinados, o en una CMU determinada si se trata de partes constitutivas de la CMU, pero ayuda al usuario final a determinar su situación en cuanto a la aprobación de la aeronavegabilidad.»;

c) en el punto 5 «CUMPLIMENTACIÓN DEL CERTIFICADO POR EL EMISOR», la casilla 8 se sustituye por el texto siguiente:

«*Casilla 8* **Número del componente**

Se indicará el número del componente tal como aparece en el elemento o en la etiqueta/el embalaje. Cuando se trate de un motor, una hélice o una CMU podrá utilizarse la designación de tipo.».

95) El apéndice II se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

««*Apéndice II*

Formularios EASA 15a, 15c y 15d. Certificado de revisión de la aeronavegabilidad»;»

b) se añade el nuevo formulario EASA 15d siguiente:

«Certificado de revisión de la aeronavegabilidad. Formulario EASA 15d

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)

[para aeronaves no tripuladas (UA) que cumplan lo dispuesto en la parte ML.UAS]

Referencia del ARC: ……

En virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo,

[NOMBRE DE LA AUTORIDAD COMPETENTE]

certifica por el presente que:

□ ha realizado una revisión de la aeronavegabilidad, de conformidad con el anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) …/… de la Comisión [C(2024) 1569. OP: añadir el número de adopción], de la UA siguiente:

[o]

□ la nueva UA siguiente:

Fabricante de la UA: …… Designación del fabricante de la UA: ……
Matrícula de la UA: …… Número de serie de la UA: ……
(y esta aeronave) se considera aeronavegable en el momento de la revisión.
Fecha de expedición: …… Fecha de expiración: ……
Horas de vuelo de la UA en la fecha de la revisión: ……
Firmado: …… N.º de autorización (si procede): ……

[O]

[NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN APROBADA, DIRECCIÓN y REFERENCIA DE LA APROBACIÓN] (*)

certifica por el presente que ha realizado una revisión de la aeronavegabilidad, de conformidad con el anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) …/… de la Comisión [C(2024) 1569. OP: añadir el número de adopción], de la UA siguiente:

Fabricante de la UA: …… Designación del fabricante de la UA: ……
Matrícula de la UA: …… Número de serie de la UA: ……
y esta aeronave se considera aeronavegable en el momento de la revisión.
Fecha de expedición: …… Fecha de expiración: ……
Horas de vuelo de la UA en la fecha de la revisión: ……
Firmado: …… N.º de autorización (si procede): ……

==========

Primera prórroga: la UA cumple las condiciones del punto ML.UAS.901, letra c), del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) …/… de la Comisión [C(2024) 1569. OP: añadir el número de adopción].
Fecha de expedición: …… Fecha de expiración: ……
Horas de vuelo de la UA en la fecha de expedición: ……
Firmado: …… N.º de autorización: ……
Nombre de la organización aprobada: …… Referencia de la aprobación: ……

==========

Segunda prórroga: la UA cumple las condiciones del punto ML.UAS.901, letra c), del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión
Fecha de expedición: …… Fecha de expiración: ……
Horas de vuelo de la UA en la fecha de expedición: ……
Firmado: …… N.º de autorización: ……
Nombre de la organización aprobada: …… Referencia de la aprobación: ……

Formulario EASA 15d, edición 1.

(*) El emisor del formulario puede adaptarlo a sus necesidades suprimiendo el nombre, la declaración de certificación, la referencia a la aeronave en cuestión y los detalles de la emisión que no sean pertinentes para su uso.».

96) El apéndice III se sustituye por el texto siguiente:

«*Apéndice III*

Autorización de vuelo. Formulario EASA 20a

<table>
<tr><td>Logotipo de la autoridad competente</td><td colspan="2">AUTORIZACIÓN DE VUELO</td></tr>
<tr><td colspan="2">(*)</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">La presente autorización de vuelo se expide con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1139 y certifica que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con el propósito y en las condiciones enumerados a continuación, y es válida en todos los Estados miembros.

La presente autorización de vuelo también es válida para vuelos con destino a Estados no miembros y vuelos en el interior de estos, a condición de que se obtenga una aprobación independiente de las autoridades competentes de dichos Estados:</td><td>1. Nacionalidad y marcas de matrícula:</td></tr>
<tr><td colspan="2">2. Fabricante/tipo de aeronave:
[para aeronaves no tripuladas, insértese el modelo y la designación de la unidad de control y monitorización]</td><td>3. Número de serie:</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. La autorización de vuelo cubre: [propósito de conformidad con el punto 21.A.701, letra a)]</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Titular: [en caso de una autorización de vuelo expedida a efectos del punto 21.A.701, letra a), punto 15, debe indicarse: “el propietario registrado”]</td></tr>
<tr><td colspan="3">6. Condiciones/comentarios:</td></tr>
<tr><td colspan="3">7. Período de validez:</td></tr>
<tr><td colspan="2">8. Lugar y fecha de expedición:</td><td>9. Firma del representante de la autoridad competente:</td></tr>
<tr><td colspan="3">Formulario EASA 20a, edición 2.
(*) Para uso del Estado de matrícula.».»</td></tr>
</table>

97) El apéndice IV se sustituye por el texto siguiente:

«*Apéndice IV*

Autorización de vuelo (expedida por organizaciones aprobadas). Formulario EASA 20b

<table>
<tr><td>El Estado miembro de la autoridad competente que haya expedido la aprobación de la organización en virtud de la cual se expide la autorización de vuelo; o “EASA” cuando la aprobación sea expedida por la EASA.</td><td colspan="2">AUTORIZACIÓN DE VUELO</td></tr>
<tr><td colspan="2">Nombre y dirección de la organización que expide la autorización de vuelo.</td><td>(*)</td></tr>
<tr><td colspan="2">La presente autorización de vuelo se expide con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1139 y certifica que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con el propósito y en las condiciones enumerados a continuación, y es válida en todos los Estados miembros. La presente autorización de vuelo también es válida para vuelos con destino a Estados no miembros/terceros países y vuelos en el interior de estos, a condición de que se obtenga una aprobación independiente de las autoridades competentes de dichos Estados.</td><td>1. Nacionalidad y marcas de matrícula:</td></tr>
<tr><td colspan="2">2. Fabricante/tipo de aeronave:
[para aeronaves no tripuladas, insértese el modelo y la designación de la unidad de control y monitorización]</td><td>3. Número de serie:</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. La autorización de vuelo cubre: [propósito de conformidad con el punto 21.A.701, letra a)]</td></tr>
<tr><td colspan="3">5. Titular: [organización que expide la autorización de vuelo]</td></tr>
<tr><td colspan="3">6. Condiciones/comentarios:</td></tr>
<tr><td colspan="3">7. Período de validez:</td></tr>
<tr><td colspan="2">8. Lugar y fecha de expedición:</td><td>9. Firma autorizada:
Nombre:
Número de referencia de la aprobación:</td></tr>
<tr><td colspan="3">Formulario EASA 20b, edición 2.
(*) Para uso del titular de la aprobación de la organización.».»</td></tr>
</table>

98) El apéndice V se sustituye por el texto siguiente:

««*Apéndice V*

Certificado restringido de aeronavegabilidad. Formulario EASA 24

LOGOTIPO de la autoridad competente

CERTIFICADO RESTRINGIDO DE AERONAVEGABILIDAD

(*)	[Estado miembro de matrícula] [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO]	(*)
1. Nacionalidad y marcas de matrícula	2. Fabricante y designación del fabricante de la aeronave	3. Número de serie de la aeronave
4. Categorías		
5. El presente certificado restringido de aeronavegabilidad se expide con arreglo al (**) [Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944] y el [Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo] respecto a la aeronave anteriormente mencionada, que se considera aeronavegable cuando se mantiene y se opera con arreglo a lo precedente y a las limitaciones de operación pertinentes. Además de lo que precede, se aplican las siguientes restricciones: ([1]) ([2]) [La aeronave puede utilizarse en la navegación internacional no obstante las restricciones anteriormente mencionadas]. Observaciones: [para aeronaves no tripuladas, insértese el modelo y la designación de la unidad de control y monitorización]		
Fecha de expedición: Firma:		
6. El presente certificado restringido de aeronavegabilidad es válido a menos que sea revocado por la autoridad competente del Estado miembro de matrícula. Se adjuntará al presente certificado un certificado de revisión de la aeronavegabilidad actualizado.		
Formulario EASA 24, edición 3 (*) Para uso del Estado de matrícula. (**) Táchese lo que no proceda.		

El presente certificado restringido de aeronavegabilidad deberá llevarse a bordo durante todos los vuelos.».»

99) El apéndice VI se sustituye por el texto siguiente:

«*Apéndice VI*

Certificado de aeronavegabilidad. Formulario EASA 25

LOGOTIPO de la autoridad competente

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

(*)	[Estado miembro de matrícula] [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO]	(*)
1. Nacionalidad y marcas de matrícula	2. Fabricante y designación del fabricante de la aeronave	3. Número de serie de la aeronave
4. Categorías		
5. El presente certificado de aeronavegabilidad se expide con arreglo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944 y el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo respecto a la aeronave anteriormente mencionada, que se considera aeronavegable cuando se mantiene y se opera con arreglo a lo precedente y a las limitaciones de operación pertinentes. Limitaciones/Observaciones: (7) [para aeronaves no tripuladas, insértese el modelo y la designación de la unidad de control y monitorización] Fecha de expedición: Firma:		
6. El presente certificado de aeronavegabilidad es válido a menos que sea revocado por la autoridad competente del Estado miembro de matrícula. Se adjuntará al presente certificado un certificado de revisión de la aeronavegabilidad actualizado.		
Formulario EASA 25, edición 3 (*) Para uso del Estado de matrícula.		

El presente certificado de aeronavegabilidad deberá llevarse a bordo durante todos los vuelos.».»

100) El apéndice VIII se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Declaración de conformidad de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada. Formulario EASA 52»;

b) el formulario «Declaración de conformidad de la aeronave» se sustituye por el texto siguiente:

<table>
<tr><td colspan="4">«DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD DE LA AERONAVE/EL SISTEMA DE AERONAVE NO TRIPULADA</td></tr>
<tr><td>1. Estado de fabricación</td><td colspan="2">2. [ESTADO MIEMBRO] (*) Un Estado miembro de la Unión Europea (**)</td><td>3. N.º de referencia de la declaración:</td></tr>
<tr><td colspan="4">4. Organización</td></tr>
<tr><td colspan="2">5. Tipo de aeronave</td><td colspan="2">6. N.º de referencia del certificado de tipo:</td></tr>
<tr><td colspan="2">7. Matrícula o marca de la aeronave</td><td colspan="2">8. N.º de identificación de la organización de producción:</td></tr>
<tr><td colspan="4">9. Datos del motor/la hélice/la unidad de control y monitorización (***)</td></tr>
<tr><td colspan="4">10. Modificaciones y/o boletines de revisiones (***)</td></tr>
<tr><td colspan="4">11. Directivas de aeronavegabilidad</td></tr>
<tr><td colspan="4">12. Concesiones</td></tr>
<tr><td colspan="4">13. Exenciones, dispensas o excepciones (***)</td></tr>
<tr><td colspan="4">14. Observaciones</td></tr>
<tr><td colspan="4">15. Certificado de aeronavegabilidad</td></tr>
<tr><td colspan="4">16. Requisitos adicionales</td></tr>
<tr><td colspan="4">17. Declaración de conformidad
Por la presente se certifica que la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada se ajusta plenamente al diseño del certificado de tipo y a los elementos indicados en las casillas 9, 10, 11, 12 y 13.
La aeronave está en condiciones de operar con seguridad.
La aeronave ha sido probada en vuelo con resultado satisfactorio.</td></tr>
<tr><td>18. Firmado</td><td colspan="2">19. Nombre</td><td>20. Fecha (dd.mm.aaaa)</td></tr>
<tr><td colspan="4">21. Referencia de la aprobación de la organización de producción</td></tr>
<tr><td colspan="4">Formulario EASA 52, edición 4
(*) O “EASA”, si la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) es la autoridad competente.
(**) Suprímase para los Estados no miembros de la UE o para la EASA.
(***) Táchese lo que no proceda».</td></tr>
</table>

c) Las «Instrucciones para la cumplimentación de la Declaración de conformidad de la aeronave. Formulario EASA 52» se modifican como sigue:

i) el título se sustituye por el texto siguiente:

«**Instrucciones para la utilización de la Declaración de conformidad de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada. Formulario EASA 52**»;

ii) El punto 1 «OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN» se sustituye por el texto siguiente:

«1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1. La utilización de la declaración de conformidad de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada emitida por una organización de producción que produzca con arreglo a la parte 21, sección A, subparte F, se explica en el punto 21.A.130, así como en los medios de cumplimiento aceptables relacionados.

1.2. La finalidad de la declaración de conformidad de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada (formulario EASA 52) emitida con arreglo a la parte 21, sección A, subparte G, es permitir al titular de un certificado adecuado de aprobación de la organización de producción que ejerza la facultad de obtener un certificado de aeronavegabilidad de una aeronave y, si se solicita, un certificado de niveles de ruido, concedidos por la autoridad competente del Estado miembro de matrícula.»;

iii) el punto **3.2 se sustituye por el texto siguiente:**

«3.2. No podrá emitirse ninguna declaración de conformidad para la autoridad competente del Estado miembro de matrícula a no ser que el diseño de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada y los productos en ellos instalados, así como, en el caso de los sistemas de aeronaves no tripuladas, la CMU, estén aprobados.»;

iv) el punto **3.4 se sustituye por el texto siguiente:**

«3.4. La presente declaración de conformidad no está destinada a incluir los elementos de equipo que puedan tener que instalarse para dar cumplimiento a las normas operacionales aplicables. No obstante, algunos de estos elementos podrán incluirse en la casilla 10 o en el diseño de tipo aprobado. Por tanto, se recuerda a los operadores que son responsables del cumplimiento de las normas operacionales aplicables a las operaciones concretas que efectúen.»;

v) la casilla 9 se sustituye por el texto siguiente:

«*Casilla 9* Se especificarán el tipo de motor y los tipos de hélice de manera completa, según conste en el certificado de tipo correspondiente y la hoja de datos conexa. También se indicará el número de identificación de la organización de producción y su localización. En el caso de los sistemas de aeronaves no tripuladas, se especificará el tipo de CMU de manera completa, según conste en el certificado de tipo pertinente, la hoja de datos asociada, y el número de identificación de la organización de producción.»;

vi) La casilla 11 se sustituye por el texto siguiente:

«*Casilla 11* Se incluirá una lista de todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables (o equivalentes) y una declaración de conformidad, junto con una descripción del método aplicado para asegurar la conformidad de la aeronave o el sistema de aeronave no tripulada en cuestión, incluidos los productos y los componentes, aparatos y equipos instalados y, en el caso de los sistemas de aeronaves no tripuladas, la CMU y las partes constitutivas de la CMU. Se indicará asimismo cualquier plazo futuro impuesto para asegurar la conformidad.»;

vii) la casilla 17 se sustituye por el texto siguiente:

«*Casilla 17* La validez de la declaración de conformidad está supeditada a la cumplimentación completa de todas las casillas del formulario. El titular de la aprobación de la organización de producción deberá guardar archivada una copia del informe del vuelo de prueba junto con un registro de los defectos constatados y las rectificaciones efectuadas. El informe irá firmado por el personal certificador apropiado y por un miembro de la tripulación de vuelo, por ejemplo el piloto de pruebas o el ingeniero de pruebas en vuelo, que lo declararán satisfactorio. Las pruebas en vuelo efectuadas serán las definidas en el control del elemento de gestión de la calidad del sistema de producción, según lo dispuesto en el punto 21.A.139, en particular en la letra d), punto 2, inciso vi), para garantizar que la aeronave se ajusta a los datos de diseño aplicables y está en condiciones de operar con seguridad.

El titular del certificado de aprobación de la organización de producción deberá guardar archivada una lista de los elementos aportados (o puestos a disposición) para poder cumplir los aspectos de esta declaración relacionados con la seguridad del funcionamiento de la aeronave.».

101) En el apéndice X, el primer formulario (Formulario EASA 55a, edición 3) se sustituye por el texto siguiente:

[ESTADO MIEMBRO] (*)
Estado miembro de la Unión Europea (**)

CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN DE PRODUCCIÓN
Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO].21G.XXXX (*)

De conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y con el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión actualmente en vigor, y con sujeción a las condiciones especificadas a continuación, [la AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO] certifica que:

[NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA]

como organización de producción de conformidad con la sección A del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, está aprobada para producir los productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización enumerados en la lista de aprobación adjunta y emitir certificados al respecto utilizando las referencias mencionadas anteriormente.

CONDICIONES:

1. La presente aprobación se limita a lo especificado en las condiciones de aprobación adjuntas.
2. La presente aprobación está supeditada al cumplimiento de los procedimientos especificados en la memoria explicativa de la organización de producción aprobada.
3. La presente aprobación será válida mientras la organización de producción aprobada cumpla lo dispuesto en el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión.
4. La presente aprobación es válida por un período indefinido, con sujeción al cumplimiento de las condiciones antes indicadas, a menos que se haya renunciado a ella o bien haya sido sustituida, suspendida o revocada.

Fecha de la emisión original: .....
Fecha de la presente revisión: .....
Revisión n.º: .....
Firmado: .....
Por la autoridad competente: [IDENTIFICACIÓN DE LA AUTORIDAD COMPETENTE] (**)

Formulario EASA 55a, edición 4.
(*) O «EASA», si la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) es la autoridad competente.
(**) Suprímase para los Estados no miembros de la Unión Europea.

(102) El apéndice XI se sustituye por el texto siguiente:

«*Apéndice XI*

Documento de consentimiento de producción sin aprobación de organización de producción. Formulario EASA 65

Documento de consentimiento mencionado en la subparte F del anexo I (parte 21)

[ESTADO MIEMBRO] (*)
Estado miembro de la Unión Europea (**)
DOCUMENTO DE CONSENTIMIENTO DE PRODUCCIÓN SIN APROBACIÓN DE ORGANIZACIÓN DE PRODUCCIÓN

[NOMBRE DEL SOLICITANTE]
[NOMBRE COMERCIAL (si difiere del nombre del solicitante)]
[DIRECCIÓN POSTAL COMPLETA DEL SOLICITANTE]
Fecha (día, mes, año)
Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (**)].21F.XXXX

Muy señora mía/Muy señor mío:

Tras la evaluación de su sistema de inspección de la producción se ha comprobado que cumple lo dispuesto en la sección A, subpartes A y F, del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión.

Por lo tanto, con sujeción a las condiciones especificadas a continuación, damos nuestro consentimiento para que la demostración de la conformidad de los productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización mencionados a continuación pueda hacerse con arreglo a lo dispuesto en la sección A, subparte F, del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión.

N.º de unidades N.º de componente N.º de serie

AERONAVE

COMPONENTES

Se aplicarán al presente documento de consentimiento las condiciones siguientes:

1) Será válido mientras [nombre de la empresa] cumpla lo dispuesto en la sección A, subpartes A y F, del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión.
2) Se requerirá el cumplimiento de los procedimientos especificados en el manual de [nombre de la empresa] referencia/fecha de emisión .....
3) Su fecha de vencimiento es el .....
4) La declaración de conformidad emitida por [nombre de la empresa] con arreglo al punto 21.A.130 del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión será validada por la autoridad emisora del presente documento de consentimiento de conformidad con el procedimiento ..... del manual anteriormente citado.
5) [Nombre de la empresa] notificará inmediatamente a la autoridad emisora del presente documento de consentimiento cualquier cambio en el sistema de inspección de la producción que pueda afectar a la inspección, la conformidad o la aeronavegabilidad de los productos, componentes, unidades de control y monitorización y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización enumerados en la lista del presente documento de consentimiento.

Por la autoridad competente: [IDENTIFICACIÓN DE LA AUTORIDAD COMPETENTE (*) (**)]
Fecha y firma

Formulario EASA 65, edición 4.
(*) O "EASA", si la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) es la autoridad competente.
(**) Suprímase para los Estados no miembros de la Unión Europea.».»

ANEXO II

El anexo del Reglamento Delegado (UE) 2019/945 se modifica como sigue:

1) En la PARTE 2 «Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C1», el punto 15 se sustituye por el texto siguiente:

«15) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la UA o de su CMU alcance un nivel bajo, a fin de que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la UA.».

2) En la PARTE 3 «Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C2», el punto 17 se sustituye por el texto siguiente:

«17) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la UA o de su CMU alcance un nivel bajo, a fin de que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la UA.».

3) En la PARTE 4 «Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C3», el punto 13 se sustituye por el texto siguiente:

«13) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la UA o de su CMU alcance un nivel bajo, a fin de que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la UA.».