

**REGLAMENTO (UE) N° 71/2014 DE LA COMISIÓN**

**de 27 de enero de 2014**

**que modifica el Reglamento (UE) n° 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

reconozcan en determinadas condiciones la validez de los certificados expedidos antes de que entre en vigor y se aplique el presente Reglamento.

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE<sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 8, apartado 5, y su artículo 10, apartado 5,

(6) La Agencia preparó un proyecto de normas de aplicación sobre el concepto de datos de idoneidad operativa y lo presentó en forma de dictamen<sup>(3)</sup> a la Comisión de conformidad con el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008.

(7) Procede, por tanto, modificar en consecuencia el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión<sup>(4)</sup>.

Considerando lo siguiente:

(8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 65 del Reglamento (CE) n° 216/2008.

(1) El artículo 5 del Reglamento (CE) n° 216/2008, que trata sobre la aeronavegabilidad, se amplió para incorporar los elementos de análisis de la idoneidad operativa a las disposiciones de aplicación para la certificación de tipo.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

(2) La Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo denominada «la Agencia») consideró necesario modificar el Reglamento (UE) n° 748/2012 de la Comisión<sup>(2)</sup> para poder aprobar los datos de idoneidad operativa como parte del proceso de certificación de tipo.

El Reglamento (UE) n° 965/2012 queda modificado como sigue:

(3) Los datos de idoneidad operativa deben incluir los elementos obligatorios para la lista maestra de equipo mínimo («MMEL»), la formación de la tripulación de vuelo y la formación de la tripulación de cabina, que servirán de base para elaborar la lista de equipo mínimo («MEL») y los cursos de formación de la tripulación realizados por los operadores.

1) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 9*

**Listas de equipo mínimo**

Las listas de equipo mínimo (MEL) aprobadas antes de la aplicación del presente Reglamento por el Estado del operador o el Estado de matrícula, según proceda, se considerarán aprobadas de conformidad con el presente Reglamento y podrán seguir siendo utilizadas por el operador.

(4) Los requisitos relativos al establecimiento de la MEL, la formación de la tripulación de vuelo y la formación de la tripulación de cabina hacen referencia a los datos de idoneidad operativa. Sin embargo, debe haber una disposición general, además de las medidas de transición necesarias, para los casos en los que no estén disponibles los datos de idoneidad operativa.

Tras la entrada en vigor del presente Reglamento, todo cambio en una MEL contemplada en el párrafo primero para la que se haya establecido una lista maestra de equipo mínimo (MMEL) como parte de los datos de idoneidad operativa, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012 de la Comisión<sup>(\*)</sup>, se efectuará de acuerdo con el punto ORO.MLR.105 del anexo III, sección 2, del presente Reglamento con la mayor brevedad, y a más tardar el 18 de diciembre de 2017 o, si fuera posterior, dos años después de la aprobación de los datos de idoneidad operativa.

(5) Es necesario otorgar suficiente tiempo al sector aeronáutico y a las administraciones de los Estados miembros para que se adapten al nuevo marco regulador y

<sup>(1)</sup> DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 224 de 21.8.2012, p. 1.

<sup>(3)</sup> Dictamen n° 07/2011 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 13 de diciembre de 2011, disponible en <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>

<sup>(4)</sup> DO L 296 de 25.10.2012, p. 1.

Cualquier cambio a una MEL contemplada en el párrafo primero para la que no se haya establecido una MMEL como parte de los datos de idoneidad operativa seguirá efectuándose de conformidad con la MMEL aceptada por el Estado del operador o el Estado de matrícula, según proceda.

(\*) DO L 224 de 21.8.2012, p. 1.»

2) Se inserta un nuevo artículo 9 bis:

«Artículo 9 bis

#### **Formación de las tripulaciones de vuelo y de cabina**

Los operadores garantizarán que los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina que ya estén operativos y hayan completado la formación de conformidad con el

anexo III, subpartes FC y CC, sin inclusión de los elementos obligatorios establecidos en los datos de idoneidad operativa pertinentes, reciban formación que abarque dichos elementos obligatorios a más tardar el 18 de diciembre de 2017 o, si fuera posterior, dos años después de la aprobación de los datos de idoneidad operativa.».

3) El anexo III (parte ORO) se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo I del presente Reglamento.

4) El anexo V (parte SPA) se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo II del presente Reglamento.

#### *Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al 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 enero de 2014.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
José Manuel BARROSO

## ANEXO I

El anexo III (parte ORO) del Reglamento (UE) n° 965/2012 se modifica como sigue:

1) En el punto ORO.GEN.160, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra a), el operador informará a la autoridad competente y a la organización responsable del diseño de la aeronave sobre cualquier incidente, avería, defecto técnico, superación de las limitaciones técnicas o suceso que ponga de manifiesto información imprecisa, incompleta o ambigua contenida en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012 u otras circunstancias irregulares que hayan o puedan haber puesto en peligro el funcionamiento seguro de la aeronave y que no hayan dado lugar a un accidente o a un incidente grave.».

2) El punto ORO.MLR.105 se modifica como sigue:

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

«a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n° 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en la parte obligatoria de los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012.»;

b) en la letra j), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) los instrumentos, elementos de los equipos o funciones afectados se encuentren dentro del ámbito de la MMEL según lo definido en la letra a);».

3) En el punto ORO.FC.140, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Los miembros de la tripulación de vuelo que operen más de un tipo o variante de aeronave deberán cumplir los requisitos establecidos en la presente subparte para cada tipo o variante, a menos que se definan créditos relacionados con los requisitos de entrenamiento, verificación y experiencia reciente en la parte obligatoria de los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012 para los tipos o variantes apropiados.».

4) En el punto ORO.FC.145, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Al establecer los programas y planes de entrenamiento, el operador incluirá los elementos pertinentes definidos en la parte obligatoria de los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012.».

5) En el punto ORO.FC.220, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) En el caso de los aviones, los pilotos a los que se haya expedido una habilitación de tipo basada en un curso de entrenamiento con tiempo de vuelo cero (ZFTT):

1) comenzarán el vuelo en línea bajo supervisión a más tardar 21 días después de superar la prueba de pericia o tras un entrenamiento apropiado impartido por el operador; el contenido de dicho entrenamiento deberá estar descrito en el manual de operaciones;

2) realizarán seis despegues y aterrizajes en un FSTD a más tardar 21 días después de superar la prueba de pericia bajo la supervisión de un instructor de habilitación de tipo para aviones [TRI(A)] que ocupe el asiento del otro piloto; el número de despegues y aterrizajes puede reducirse si se definen créditos en la parte obligatoria de los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012; si estos despegues y aterrizajes no se hubieran realizado en el plazo de 21 días, el operador llevará a cabo un curso de refresco cuyo contenido deberá estar descrito en el manual de operaciones;

- 3) realizarán los cuatro primeros despegues y aterrizajes del LIFUS en el avión bajo supervisión de un TRI(A) que ocupe el asiento del otro piloto; el número de despegues y aterrizajes puede reducirse si se definen créditos en la parte obligatoria de los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012.».
- 6) En el punto ORO.CC.125, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Al establecer los programas y planes de entrenamiento específico por tipo de aeronave y entrenamiento de conversión del operador, este incluirá, si estuvieran disponibles, los elementos pertinentes definidos en la parte obligatoria de los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012.».
- 7) En el punto ORO.CC.130, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) A la hora de establecer el programa y el plan de entrenamiento de diferencias para una variante del tipo de aeronave en la que se esté operando, el operador incluirá, si estuvieran disponibles, los elementos pertinentes definidos en la parte obligatoria de los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012.».
- 8) En el punto ORO.CC.250, letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1) cada aeronave como un tipo o variante teniendo en cuenta, si estuvieran disponibles, los elementos pertinentes definidos en la parte obligatoria de los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012 para el tipo o variante de aeronave, y».

---

## ANEXO II

El anexo V (parte SPA) del Reglamento (UE) n° 965/2012 se modifica como sigue:

- 1) En el punto SPA.GEN.105, letra b), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) se tienen en cuenta los elementos pertinentes definidos en la parte obligatoria de los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012.».
- 2) El punto SPA.GEN.120 se sustituye por el texto siguiente:

**«SPA.GEN.120 Validez permanente de una aprobación específica**

Se expedirán aprobaciones específicas por una duración ilimitada que permanecerán en vigor a condición de que el operador cumpla los requisitos asociados a la aprobación específica y teniendo en cuenta los elementos pertinentes definidos en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n° 748/2012.».

---