

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2018/394 DE LA COMISIÓN

de 13 de marzo de 2018

que modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a la supresión de requisitos para las operaciones aéreas con globos

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 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.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 8, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽²⁾ establece las condiciones para la seguridad de varios tipos de operaciones aéreas con diferentes categorías de aeronaves, incluidas las operaciones con globos.
- (2) El Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión ⁽³⁾ establece normas específicas para la operación de globos. A partir de la fecha de aplicación de dicho Reglamento, esas operaciones deben dejar de estar sujetas a las normas generales para las operaciones aéreas establecidas en el Reglamento (UE) n.º 965/2012. No obstante, las normas relativas a la supervisión de las operaciones por las autoridades competentes de los Estados miembros, establecidas en el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 965/2012 y en su anexo II, deben seguir aplicándose con respecto a las operaciones con globos, ya que esos requisitos no son específicos de ninguna actividad concreta de operación aérea, sino que se aplican horizontalmente en relación con todas esas actividades.
- (3) Procede por tanto modificar en consecuencia el Reglamento (UE) n.º 965/2012 a fin de tener en cuenta las nuevas normas aplicables a las operaciones con globos y de clarificar en su caso las disposiciones afectadas de ese Reglamento.
- (4) Considerando la estrecha relación entre ellos, la fecha de aplicación de las modificaciones del Reglamento (UE) n.º 965/2012 establecidas en el presente Reglamento debe coincidir con la fecha de aplicación del Reglamento (UE) 2018/395.
- (5) La Agencia ha elaborado un proyecto de medidas de aplicación que ha presentado en calidad de dictamen ⁽⁴⁾ a la Comisión, de conformidad con el artículo 17, apartado 2, letra b), y el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 216/2008.
- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado por el artículo 65 del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

⁽¹⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, de 13 de marzo de 2018, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con la operación de globos en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (véase la página 10 del presente Diario Oficial).

⁽⁴⁾ Dictamen n.º 01/2016 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 6 de enero de 2016, relativo a un Reglamento de la Comisión sobre la revisión de las normas europeas de operación de globos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifica como sigue:

1) El artículo 1 se modifica como sigue:

a) los apartados 1, 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. El presente Reglamento establece disposiciones de aplicación para las operaciones aéreas con aviones, helicópteros y planeadores, incluidas las inspecciones en pista de las aeronaves de operadores bajo la supervisión de seguridad operacional de otro Estado cuando hayan aterrizado en aeródromos situados en el territorio sujeto a las disposiciones de los Tratados.

2. El presente Reglamento establece asimismo disposiciones de aplicación sobre las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados de operadores de las aeronaves contempladas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (CE) n.º 216/2008, salvo en lo que se refiere a los globos, que participen en operaciones de transporte aéreo comercial, las atribuciones y las responsabilidades de los titulares de los certificados, así como las condiciones para la prohibición, limitación o sujeción a ciertas condiciones de las operaciones en interés de la seguridad operacional.

3. El presente Reglamento establece también disposiciones de aplicación que regulan las condiciones y los procedimientos para la declaración por parte de los operadores que efectúan operaciones comerciales especializadas de aeronaves, helicópteros y planeadores u operaciones no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas, incluidas las operaciones no comerciales especializadas de aeronaves motopropulsadas complejas, de su capacidad y su disponibilidad de medios para cumplir las responsabilidades asociadas con la operación de la aeronave, así como las condiciones y procedimientos para supervisar a dichos operadores.»;

b) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. El presente Reglamento no se aplicará a las operaciones aéreas con dirigibles.»;

c) se añade el apartado 7 siguiente:

«7. El presente Reglamento no se aplicará a las operaciones aéreas con globos. No obstante, en lo que respecta a tales operaciones aéreas con globos distintos de los globos de gas cautivos, se aplicarán los requisitos de supervisión del artículo 3.».

2) En el artículo 2 se insertan los puntos 1 *bis* y 1 *ter* siguientes:

«1 *bis*) “globo”: una aeronave más ligera que el aire, tripulada, no motorizada y que se sostiene en vuelo mediante el uso bien de un gas más ligero que el aire o bien de un calentador a bordo, incluidos los globos de gas, los globos de aire caliente, los globos mixtos y, aunque motorizados, los dirigibles de aire caliente;

1 *ter*) “globo de gas cautivo”: un globo de gas con un sistema de amarre que mantiene anclado continuamente el globo a un punto fijo durante la operación;».

3) En el artículo 3, apartado 1, se inserta el siguiente párrafo segundo:

«Los sistemas administrativos y de gestión de las autoridades competentes de los Estados miembros y de la Agencia deberán ajustarse a los requisitos especificados en el anexo II.».

4) El artículo 5 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los operadores solo podrán explotar un avión, un helicóptero o un planeador para operaciones de transporte aéreo comercial (en lo sucesivo, “CAT”) de acuerdo con los requisitos especificados en los anexos III y IV.»;

b) en el apartado 2, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) aviones, helicópteros y planeadores utilizados para el transporte de mercancías peligrosas (DG);»;

c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los operadores de aviones y helicópteros distintos de los motopropulsados complejos, así como planeadores, que participen en operaciones no comerciales, incluidas las operaciones no comerciales especializadas, solamente operarán las aeronaves de conformidad con los requisitos especificados en el anexo VII.»

d) en el apartado 5, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) otros aviones y helicópteros, así como los planeadores, con arreglo a las disposiciones del anexo VII.»

e) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. Los operadores solo podrán explotar un avión, un helicóptero o un planeador para operaciones comerciales especializadas de acuerdo con los requisitos especificados en los anexos III y VIII.»

5) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. No obstante lo dispuesto en el artículo 5 del presente Reglamento y sin perjuicio del artículo 5, apartado 4, letra a), del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y de la subparte P del anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión (*) en relación con la autorización de vuelo, los siguientes vuelos se seguirán operando de conformidad con los requisitos especificados en la normativa nacional del Estado miembro en el que el operador tenga su centro de actividad principal, o, cuando el operador no tenga un centro de actividad principal, el lugar en el que el operador esté establecido o domiciliado:

a) vuelos relacionados con la introducción o modificación de tipos de avión, helicóptero o planeador efectuados por organizaciones de diseño o producción en el ámbito de sus facultades;

b) vuelos que no transportan pasajeros ni carga alguna cuando el avión, helicóptero o planeador se traslade con fines de renovación, reparación, revisiones de mantenimiento, inspecciones, entrega, exportación, o fines similares.

(*) 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).»

b) en el apartado 4 bis, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartados 1 y 6, las siguientes operaciones con aviones y helicópteros distintos de los motopropulsados complejos y con planeadores podrán efectuarse de conformidad con el anexo VII.»

6) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Limitaciones del tiempo de vuelo

1. Las operaciones CAT estarán sujetas a la subparte FTL del anexo III.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las operaciones CAT de taxi aéreo, servicios médicos de urgencia y operaciones con un solo piloto, efectuadas con aviones estarán sujetas a lo dispuesto en la normativa nacional a que se hace referencia en el artículo 8, apartado 4, del Reglamento (CEE) n.º 3922/91 y en la subparte Q del anexo III de ese Reglamento.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las operaciones CAT con helicópteros y las operaciones CAT efectuadas con planeadores se ajustarán a los requisitos especificados en la normativa nacional del Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal.

4. Las operaciones no comerciales, incluidas las operaciones no comerciales especializadas, efectuadas con aviones y helicópteros motopropulsados complejos, así como las operaciones comerciales especializadas efectuadas con aviones, helicópteros y planeadores deberán cumplir, en lo que se refiere a las limitaciones de tiempo de vuelo, los requisitos especificados en la normativa nacional del Estado miembro en el que el operador tenga su centro de actividad principal, o, cuando el operador no tenga un centro de actividad principal, el lugar donde el operador esté establecido o domiciliado.»

7) El artículo 10 se modifica como sigue:

a) los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Los requisitos de los anexos II y VII se aplicarán a las operaciones no comerciales con planeadores a partir del 25 de agosto de 2013. No obstante, los Estados miembros que hayan decidido de conformidad con la legislación de la Unión con anterioridad al 8 de abril de 2019 que todos o parte de dichos requisitos no se aplican a esas operaciones en su territorio, harán públicas esas decisiones. Cualquier decisión en ese sentido todavía en vigor el 8 de abril de 2020 dejará de surtir efecto a partir de esa fecha.

3. Los requisitos de los anexos II, III, VII y VIII se aplicarán a las operaciones especializadas con planeadores a partir del 1 de julio de 2014. No obstante, los Estados miembros que hayan decidido de conformidad con la legislación de la Unión con anterioridad al 8 de abril de 2019 que todos o parte de dichos requisitos no se aplican a esas operaciones en su territorio, harán públicas esas decisiones. Cualquier decisión en ese sentido todavía en vigor el 8 de abril de 2020 dejará de surtir efecto a partir de esa fecha.»;

b) en el apartado 5, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) las operaciones CAT con planeadores, a partir del 1 de julio de 2014. No obstante, los Estados miembros que hayan decidido de conformidad con la legislación de la Unión con anterioridad al 8 de abril de 2019 que todos o parte de dichos requisitos no se aplican a esas operaciones en su territorio, harán públicas esas decisiones. Cualquier decisión en ese sentido todavía en vigor el 8 de abril de 2020 dejará de surtir efecto a partir de esa fecha.».

8) Los anexos I, II, III, IV, VII y VIII se modifican con arreglo al anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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 8 de abril de 2019.

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

Hecho en Bruselas, el 13 de marzo de 2018.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Los anexos I, II, III, IV, VII y VIII del Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifican como sigue:

1) En el anexo I, el punto 120 se sustituye por el texto siguiente:

«120) “carga de tráfico”: la masa total de pasajeros, equipaje, carga y equipo especializado transportado, e incluido cualquier lastre;».

2) El anexo II se modifica como sigue:

a) en el punto ARO.GEN.345, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Al recibir una declaración de una organización que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo actividades que requieran una declaración, la autoridad competente deberá verificar que la declaración comporta toda la información exigida en el punto ORO.DEC.100 del anexo III (parte ORO) del presente Reglamento o, en lo que se refiere a los operadores de globos, toda la información exigida con arreglo al punto BOP.ADD.100 del anexo II (parte BOP) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión (*), y acusará recibo de la declaración expedida a la organización.

(*) Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, de 13 de marzo de 2018, por el que se establecen normas detalladas para la operación de globos en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 71 de 14.3.2018, p. 10).»;

b) en el punto ARO.GEN.350, letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) denegación a la autoridad competente del acceso a las instalaciones de la organización, conforme a lo estipulado en el punto ORO.GEN.140 del anexo III (parte ORO) del presente Reglamento o, en lo que se refiere a los operadores de globos, conforme a los puntos BOP.ADD.015 y BOP.ADD.035 del anexo II (parte BOP) del Reglamento (UE) 2018/395, durante las horas normales de trabajo y tras presentación de dos solicitudes por escrito;»;

c) el título del punto ARO.OPS.110 se sustituye por el siguiente:

«ARO.OPS.110 Acuerdos de arrendamiento de aviones y helicópteros.»

3) El anexo III se modifica como sigue:

a) en el punto ORO.GEN.110, la letra k) se sustituye por el texto siguiente:

«k) No obstante lo dispuesto en la letra j), los operadores que efectúen operaciones comerciales con cualquiera de las aeronaves siguientes se asegurarán de que la tripulación ha recibido la instrucción o información adecuadas sobre mercancías peligrosas, de forma que esté capacitada para reconocer mercancías peligrosas no declaradas transportadas a bordo por pasajeros o como carga:

1) un planeador;

2) un avión monomotor propulsado por hélice con masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos y una MOPSC de 5 plazas o menos, operado en un vuelo con despegue y aterrizaje en el mismo aeródromo o lugar de operación, en condiciones VFR diurnas;

3) un helicóptero distinto de los motopropulsados complejos, monomotor, con una MOPSC de 5 plazas o menos, operado en un vuelo con despegue y aterrizaje en el mismo aeródromo o lugar de operación, en condiciones VFR diurnas.»;

b) en el punto ORO.MLR.101, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Excepto en el caso de las operaciones con aviones monomotores propulsados por hélice con una MPOSC de 5 plazas o menos, o de helicópteros monomotores no complejos con una MPOSC de 5 plazas o menos, que despeguen y aterricen en el mismo aeródromo o lugar de operación, en condiciones VFR diurnas, y en el caso de las operaciones con planeadores, la estructura principal del OM será la siguiente:»;

c) en el punto ORO.FC.005, letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) operaciones de transporte aéreo comercial de planeadores, u;»;

- d) en el punto ORO.CC.100, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) El número y la composición de los miembros de la tripulación de cabina se determinarán de conformidad con el punto 7.a del anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008, teniendo en cuenta los factores operativos o las circunstancias del vuelo específico que vaya a operarse. Se asignará al menos un miembro de la tripulación de cabina para la operación de aeronaves con una MOPSC superior a 19 plazas cuando transporten uno o más pasajeros.».
- 4) El anexo IV se modifica como sigue:
- a) el punto CAT.GEN.105 se modifica como sigue:
- i) el título se sustituye por el texto siguiente:
- «CAT.GEN.105 Motoveleros de turismo y planeadores con motor»**,
- ii) se suprime la letra d);
- b) el punto CAT.GEN.NMPA.100 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) será responsable de la operación y seguridad operacional del planeador desde el momento en que se inicia el procedimiento de lanzamiento hasta que el planeador se detiene al final del vuelo;»,
- ii) se suprime la letra d);
- c) se suprime el punto CAT.GEN.NMPA.105;
- d) en el punto CAT.GEN.NMPA.140, letra a), el punto 19 se sustituye por el texto siguiente:
- «19) documentación de masa y centrado;»;
- e) el punto CAT.OP.NMPA.105 se sustituye por el texto siguiente:
- «CAT.OP.NMPA.105 Procedimientos de atenuación del ruido — Planeadores con motor**
- El comandante deberá tener en cuenta el efecto del ruido de la aeronave, anteponiendo no obstante siempre la seguridad a la atenuación del ruido.»;
- f) se suprime el punto CAT.OP.NMPA.110;
- g) se suprime el punto CAT.OP.NMPA.135;
- h) el punto CAT.OP.NMPA.140 se sustituye por el texto siguiente:
- «CAT.OP.NMPA.140 Fumar a bordo**
- No estará permitido fumar a bordo de planeadores.»;
- i) se suprime el punto CAT.OP.NMPA.165;
- j) se suprime el punto CAT.OP.NMPA.180;
- k) en la subparte C, se suprime la sección 5;
- l) en la subparte D, se suprime la sección 4.
- 5) El anexo VII (parte NCO) se modifica como sigue:
- a) el punto NCO.GEN.102 se modifica como sigue:
- i) el título se sustituye por el texto siguiente:
- «NCO.GEN.102 Motoveleros de turismo y planeadores con motor»**;
- ii) se suprime la letra d);

- b) en el punto NCO.GEN.103, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) tener inicio y fin en el mismo aeródromo o lugar de operación, salvo en el caso de los planeadores;»;
- c) el punto NCO.GEN.105 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), punto 4, los incisos iii) y iv) se sustituyen por el texto siguiente:
- «iii) los instrumentos y equipos necesarios para la ejecución del vuelo se encuentran instalados en la aeronave y están operativos, salvo que se permita la operación con equipos inoperativos conforme a la lista de equipos mínimos (MEL) o un documento equivalente, si procede, como se estipula en los puntos NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105 o NCO.IDE.S.105;
- iv) la masa de la aeronave y la ubicación de su centro de gravedad permiten efectuar el vuelo dentro de los límites fijados en la documentación de aeronavegabilidad;»;
- ii) en la letra f), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1) mantener el cinturón de seguridad abrochado cuando esté en su puesto, y;»;
- d) se suprime el punto NCO.GEN.106;
- e) en el punto NCO.GEN.135, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) No obstante lo dispuesto en la letra a), en los vuelos en planeadores, salvo los motoveleros de turismo (TMG), la documentación e información indicadas en la letra a), puntos 2 a 8 y 11 a 13, podrán ser conservados en el vehículo de recuperación.»;
- f) se suprime el punto NCO.OP.121;
- g) se suprime el punto NCO.OP.127;
- h) el punto NCO.OP.150 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.OP.150 Transporte de pasajeros

Antes y durante el rodaje, el despegue y el aterrizaje, y siempre que el piloto al mando lo considere necesario en interés de la seguridad, todos los pasajeros a bordo ocuparán sus asientos o literas y llevarán correctamente abrochados los cinturones de seguridad o sistemas de sujeción.»;

- i) el punto NCO.OP.156 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.OP.156 Fumar a bordo — Planeadores

No estará permitido fumar a bordo de planeadores.»;

- j) se suprime el punto NCO.OP.176;
- k) el punto NCO.OP.185 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.OP.185 Gestión del combustible en vuelo

El piloto al mando deberá comprobar periódicamente que la cantidad de combustible utilizable remanente en vuelo no sea inferior al combustible requerido para proceder, con la reserva de combustible prevista conforme a lo requerido por los puntos NCO.OP.125 o NCO.OP.126, a un aeródromo o lugar de operación con meteorología favorable.»;

- l) se suprime el punto NCO.OP.215;
- m) en el punto NCO.POL.100, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Durante cualquier fase de la operación, la carga, la masa y el centro de gravedad (CG) de la aeronave deberán cumplir las limitaciones especificadas en el AFM, o documento equivalente.»;

n) el punto NCO.POL.105 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.POL.105 Pesaje

a) El operador deberá asegurarse de que la masa y el CG de la aeronave han sido determinados mediante un pesaje real antes de la primera entrada en servicio de la misma. Los efectos acumulados de las modificaciones y reparaciones sobre la masa y el centrado deberán estar adecuadamente reflejados y documentados. Esa información se pondrá a disposición del piloto al mando. La aeronave volverá a pesarse si no se conoce con precisión el efecto de las modificaciones en la masa y el centrado.

b) El pesaje deberá ser efectuado:

1) en el caso de los aviones y helicópteros, por el fabricante de la aeronave o una organización de mantenimiento aprobada, y

2) en el caso de los planeadores, por el fabricante de la aeronave o de conformidad con el anexo I Reglamento (UE) n.º 1321/2014, según proceda.»;

o) en la subparte D, se suprime la sección 4;

p) en el punto NCO.SPEC.115, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Durante las fases críticas del vuelo o cuando el piloto al mando lo considere necesario en interés de la seguridad, un elemento de sujeción deberá sujetar al miembro de la tripulación en el puesto que tenga asignado, salvo que la lista de verificación establezca otra cosa.»;

q) en NCO.SPEC.120, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Durante las fases críticas del vuelo o cuando el piloto al mando lo considere necesario en interés de la seguridad, un elemento de sujeción deberá sujetar al especialista de tarea en el puesto que tenga asignado, salvo que la lista de verificación establezca otra cosa.».

6) El anexo VIII se modifica como sigue:

a) el punto SPO.GEN.102 se modifica como sigue:

i) el título se sustituye por el texto siguiente:

«SPO.GEN.102 Motoveleros de turismo y planeadores con motor»;

ii) se suprime la letra d);

b) en el punto SPO.GEN.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Durante las fases críticas del vuelo o cuando el piloto al mando lo considere necesario en interés de la seguridad, un elemento de sujeción deberá sujetar al miembro de la tripulación en el puesto que tenga asignado, salvo que los procedimientos normalizados de trabajo (SOP) establezcan otra cosa.»;

c) en el punto SPO.GEN.106, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Durante las fases críticas del vuelo o cuando el piloto al mando lo considere necesario en interés de la seguridad, un elemento de sujeción deberá sujetar al especialista en el puesto que tenga asignado, salvo que los procedimientos normalizados de trabajo (SOP) establezcan otra cosa.»;

d) en el punto SPO.GEN.107, letra a), punto 4, los incisos iii) y iv) se sustituyen por el texto siguiente:

«iii) los instrumentos y equipos necesarios para la ejecución del vuelo se encuentran instalados en la aeronave y están operativos, salvo que se permita la operación con equipos inoperativos conforme a la lista de equipos mínimos (MEL) o un documento equivalente, si procede, como se estipula en los puntos SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105 o SPO.IDE.S.105,

iv) la masa de la aeronave y la ubicación de su centro de gravedad permiten efectuar el vuelo dentro de los límites fijados en la documentación de aeronavegabilidad.»;

- e) se suprime el punto SPO.GEN.108;
- f) en el punto SPO.GEN.140, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
 - «c) No obstante lo dispuesto en la letra a), en los vuelos en planeadores, salvo los motoveleros de turismo (TMG), la documentación e información indicadas en la letra a), puntos 1 a 10 y 13 a 19, podrán transportarse en el vehículo de recuperación.»;
- g) se suprime el punto SPO.OP.121;
- h) se suprime el punto SPO.OP.132;
- i) el punto SPO.OP.160 se sustituye por el texto siguiente:

«SPO.OP.160 Uso de auriculares

Cada miembro de la tripulación de vuelo que esté de servicio en la cabina de vuelo deberá llevar puesto un juego de auriculares con micrófono de brazo o dispositivo equivalente, y lo utilizará como equipo principal para la comunicación con los servicios de ATS, otros miembros de la tripulación y especialistas.»;

- j) se suprime el punto SPO.OP.181;
- k) se suprime el punto SPO.OP.225;
- l) en el punto SPO.POL.100, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) Durante cualquier fase de la operación, la carga, la masa y el centro de gravedad (CG) de la aeronave deberán cumplir las limitaciones especificadas en el manual correspondiente.»;
- m) el punto SPO.POL.105 se sustituye por el texto siguiente:

«SPO.POL.105 Masa y centrado

- a) El operador deberá asegurarse de que la masa y el CG de la aeronave han sido determinados mediante un pesaje real antes de la primera entrada en servicio de la misma. Los efectos acumulados de las modificaciones y reparaciones sobre la masa y el centrado deberán estar adecuadamente reflejados y documentados. Esa información se pondrá a disposición del piloto al mando. La aeronave volverá a pesarse si no se conoce con precisión el efecto de las modificaciones en la masa y el centrado.
 - b) El pesaje deberá ser efectuado:
 - 1) en el caso de los aviones y helicópteros, por el fabricante de la aeronave o una organización de mantenimiento aprobada, y
 - 2) en el caso de los planeadores, por el fabricante de la aeronave o de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014.»;
 - n) en la subparte D, se suprime la sección 4;
 - o) se suprime el punto SPO.SPEC.PAR.120.
-