

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/1975 DE LA COMISIÓN****de 14 de diciembre de 2018****que modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a los requisitos para las operaciones aéreas con planeadores y maletines de vuelo electrónicos**

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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 31,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión <sup>(2)</sup> establece las condiciones para la seguridad de varios tipos de operaciones aéreas con diferentes categorías de aeronaves, incluidas las operaciones con planeadores.
- (2) Los operadores que participen en la explotación de las aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), del Reglamento (UE) 2018/1139 están obligados a cumplir los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo V de dicho Reglamento.
- (3) El Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión <sup>(3)</sup> establece normas específicas para la operación de planeadores. 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 planeadores, 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.
- (4) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 debe, por tanto, modificarse en consecuencia a fin de tener en cuenta las nuevas normas aplicables a las operaciones con planeadores y precisar qué disposiciones de dicho Reglamento siguen aplicándose a las operaciones con planeadores.
- (5) Teniendo en cuenta la estrecha relación entre las disposiciones del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 y las disposiciones del presente Reglamento, deben armonizarse sus fechas de aplicación.
- (6) En 2014, la OACI introdujo en el anexo 6, partes I y III, sección II, disposiciones para el uso de maletines de vuelo electrónicos en las operaciones de transporte aéreo comercial. Estas disposiciones contienen requisitos genéricos para el uso de maletines de vuelo electrónicos y también un requisito relativo a una aprobación operacional para el uso de aplicaciones de maletín de vuelo electrónico utilizadas para la operación segura de las aeronaves. Por lo tanto, resulta necesario armonizar el Reglamento (UE) n.º 965/2012 con las disposiciones de la OACI introduciendo una nueva norma que contenga requisitos genéricos para el uso de maletines de vuelo electrónicos para el transporte aéreo comercial y nuevas disposiciones en favor de una aprobación operacional para el uso de aplicaciones de maletín de vuelo electrónico que presenten una situación de fallo clasificada como leve o inferior.
- (7) En 2014, la OACI también introdujo en el anexo 6, partes II y III, sección III, disposiciones para el uso de maletines de vuelo electrónicos en la aviación general. Estas disposiciones contienen requisitos genéricos para el uso de maletines de vuelo electrónicos y también un requisito para que los Estados contratantes establezcan criterios para el uso de aplicaciones de maletín de vuelo electrónico utilizadas para la operación segura de las aeronaves. Por lo tanto, resulta necesario armonizar el Reglamento (UE) n.º 965/2012 con las disposiciones de la OACI introduciendo para las operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas y para las operaciones especializadas con aeronaves motopropulsadas complejas nuevas normas que contengan requisitos genéricos para el uso de maletines de vuelo electrónicos y requisitos para el uso de aplicaciones de maletín de

<sup>(1)</sup> DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2018, por el que se establecen normas detalladas para la operación de planeadores en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 (véase la página 64 del presente Diario Oficial).

vuelo electrónico con una situación de fallo clasificada como leve o inferior. Además, el presente Reglamento modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 mediante la armonización de los requisitos aplicables a los dispositivos electrónicos portátiles para las operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas distintas de las complejas con las disposiciones genéricas de la OACI aplicables a los equipos de maletines de vuelo electrónicos.

- (8) La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea elaboró un proyecto de disposiciones de aplicación relativas a normas específicas para la operación de planeadores y lo presentó en forma de dictamen <sup>(1)</sup> a la Comisión, de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (9) La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea elaboró un proyecto de disposiciones de aplicación relativas al uso de maletines de vuelo electrónicos y lo presentó en forma de dictamen <sup>(2)</sup> a la Comisión, de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (10) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

### Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 965/2012

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 y helicópteros, 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 2, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), del Reglamento (UE) n.º 2018/1139, salvo en lo que se refiere a los globos y planeadores, 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 y helicópteros 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 7 se sustituye por el texto siguiente:

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

2) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) Los puntos 1), 1 bis) y 1 ter) se sustituyen por el texto siguiente:

«1) “avión”: una aeronave a motor de alas fijas más pesada que el aire que se sustenta en vuelo por la reacción dinámica del aire contra sus alas;

1 bis) “helicóptero”: una aeronave más pesada que el aire que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales;

1 ter) “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;».

<sup>(1)</sup> Dictamen n.º 7/2017 de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, de 23 de agosto de 2017, relativo a un proyecto de Reglamento de la Comisión sobre la revisión de las normas de operación de planeadores.

<sup>(2)</sup> Dictamen n.º 10/2017 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 18 de diciembre de 2017, relativo a un proyecto de Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión.

b) se incluyen los puntos 1 *quater*), 1 *quinquies*) y 1 *sexies*) siguientes:

- «1 *quater*) “Vplaneador”: una aeronave más pesada que el aire que se sustenta en vuelo por la reacción dinámica del aire contra sus superficies de sustentación fijas y cuyo vuelo libre no depende de un motor;
- 1 *quinquies*) “operación comercial”: la explotación como servicio al público de una aeronave a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica, o, cuando se trate de un servicio no abierto al público, cuando se realice mediante contrato entre un operador y un cliente, no ejerciendo este último control sobre el operador;
- 1 *sexies*) “globo de gas cautivo”: un globo de gas con un sistema de amarre que mantiene el globo continuamente anclado a un punto fijo durante la operación;».

c) El punto 9 se sustituye por el texto siguiente:

- «9) “vuelo de iniciación”: toda operación a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica consistente en un viaje aéreo de corta duración ofrecido con el fin de atraer a nuevos alumnos o nuevos miembros por una organización de formación a que se hace referencia en el artículo 10 *bis* del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión (\*), o por una organización creada con el objetivo de promover los deportes aéreos o la aviación de recreo;».

(\*) Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

3) 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 o un helicóptero para operaciones de transporte aéreo comercial (en lo sucesivo, “CAT”) tal como se especifica en los anexos III y IV.».

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

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

c) Los apartados 4, 5 y 6 se sustituyen por el texto siguiente:

«4. Los operadores de aviones y helicópteros distintos de los motopropulsados complejos que participen en operaciones no comerciales, incluidas las operaciones no comerciales especializadas, operarán las aeronaves de conformidad con las disposiciones establecidas en el anexo VII;

5. Las organizaciones de formación contempladas en el artículo 10 *bis* del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 que tengan su oficina principal en el territorio de un Estado miembro, cuando lleven a cabo instrucción de vuelo con origen o destino en la Unión, o dentro de ella, deberán operar:

- a) los aviones y helicópteros motopropulsados complejos, con arreglo a las disposiciones del anexo VI;
- b) otros aviones y helicópteros con arreglo a las disposiciones del anexo VII.

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

4) 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 18, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) 2018/1139 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 o helicóptero 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 o helicóptero 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) El apartado 4 *bis* se modifica como sigue:
- i) La frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «4 *bis*. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartados 1 y 6, las siguientes operaciones con aviones y helicópteros distintos de los motopropulsados complejos podrán efectuarse de conformidad con el anexo VII:».
- ii) La letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) vuelos de introducción, lanzamiento de paracaidistas, remolque de planeadores o vuelos acrobáticos realizados por una organización de formación que tenga su oficina principal en un Estado miembro y esté contemplada en el artículo 10 *bis* del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, o por una organización creada con el objetivo de promocionar los deportes aéreos o la aviación de recreo, a condición de que la aeronave sea operada por la organización en régimen de propiedad o de arrendamiento sin tripulación, que el vuelo no genere beneficios distribuidos fuera de la organización y que, cuando participen personas que no sean miembros de la organización, tales vuelos representen solo una actividad marginal de la organización.».
- 5) El artículo 10 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 1, se suprime la numeración de los apartados y el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
- «Será aplicable a partir del 28 de octubre de 2012.»;
- b) se suprimen los apartados 2 a 6.
- 6) Los anexos I, II, III, IV, V, VI, 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 de aplicación a partir del 9 de julio de 2019.

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

Hecho en Bruselas, el 14 de diciembre de 2018.

Por la Comisión  
El Presidente  
Jean-Claude JUNCKER

## ANEXO

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

1) El anexo I se modifica como sigue:

- a) Se suprime el punto 6).
- b) Se suprime el punto 11 bis).
- c) Se añaden los puntos 42 bis), 42 ter) y 42 quater) siguientes:
  - «42 bis) “aplicación EFB”: aplicación informática instalada en una plataforma huésped EFB que ofrece una o varias funciones operativas específicas que facilitan las operaciones de vuelo;
  - 42 ter) “plataforma huésped EFB”: el equipo de *hardware* que contiene las capacidades de computación y el *software* básico, incluido el sistema operativo y los programas informáticos de entrada/salida;
  - 42 quater) “sistema EFB”: el equipo de *hardware* (incluida las baterías, los dispositivos de conectividad, los componentes de entrada/salida) y el *software* (incluidas las bases de datos y el sistema operativo) necesarios para sustentar la aplicación o aplicaciones EFB previstas;».
- d) Se añade el punto 44 bis) siguiente:
  - «44 bis) “maletín de vuelo electrónico (EFB)”: sistema electrónico de información que comprende equipo y aplicaciones y está destinado a la tripulación de vuelo para almacenar, actualizar, presentar visualmente y procesar funciones de EFB para apoyar las operaciones o tareas de vuelo;».
- e) Se suprime el punto 57).
- f) Se añade el punto 69 bis) siguiente:
  - «69 bis) “interfaz persona-máquina (IPM)”: un componente de determinados dispositivos que es capaz de gestionar interacciones persona-máquina. La interfaz se compone de *hardware* y *software* que permiten que las entradas del usuario sean interpretadas y procesadas por máquinas o sistemas que, a su vez, ofrecen al usuario los resultados requeridos;».
- g) El punto 78 bis) se sustituye por el texto siguiente:
  - «78 bis) “situación de fallo menor”: una situación de fallo que no comprometa de forma considerable la seguridad de la aeronave y que implique acciones por parte de la tripulación de vuelo que correspondan perfectamente a sus capacidades;».
- h) Se añade el punto 78 ter) siguiente:
  - «78 ter) “uso indebido de sustancias”: el uso de una o más sustancias psicoactivas por miembros de la tripulación de vuelo, miembros de la tripulación de cabina y demás personal que ejerce funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad, de manera tal que:
    - a) constituya un peligro directo para quien las usa o ponga en peligro las vidas, la salud o el bienestar de otros, y/o
    - b) provoque o empeore un problema o trastorno de carácter laboral, social, mental o físico;».
- i) Se añaden los puntos 96 bis) y 96 ter) siguientes:
  - «96 bis) “EFB portátil”: una plataforma huésped EFB portátil, utilizada en la cabina de vuelo, que no forma parte de la configuración de la aeronave certificada;
  - 96 ter) “dispositivo electrónico portátil (PED)”: cualquier tipo de dispositivo electrónico, habitualmente, pero no exclusivamente, limitado a la electrónica de consumo, llevado a bordo de la aeronave por miembros de la tripulación, pasajeros o como parte de la carga, que no está incluido en la configuración de la aeronave certificada. Incluye todos los equipos capaces de consumir energía eléctrica. La energía eléctrica puede proporcionarse a partir de fuentes internas como las baterías (recargables o no recargables) o los dispositivos también pueden ser conectados a fuentes específicas de energía de la aeronave;».
- j) Se añaden los puntos 120 bis) y 120 ter) siguientes:
  - «120 bis) “aplicación EFB de tipo A”: una aplicación EFB cuyo mal funcionamiento o uso indebido no repercute en la seguridad;
  - 120 ter) “aplicación EFB de tipo B”: una aplicación EFB:
    - a) cuyo mal funcionamiento o uso indebido se clasifica como situación de fallo menor o incluso menos grave, y
    - b) que no sustituye ni duplica cualquier sistema o funcionalidad exigida por la normativa de aeronavegabilidad, los requisitos del espacio aéreo o las normas operativas;».

2) El anexo II se modifica como sigue:

a) En el punto ARO.GEN.120, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) La autoridad competente evaluará todos los medios de cumplimiento alternativos propuestos por una organización de conformidad:

1) con el punto ORO.GEN.120, letra b), del anexo III (parte ORO) del presente Reglamento;

2) en el caso de los globos, con el punto BOP.ADD.010 del anexo II (parte BOP) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión (\*); o

3) en el caso de los planeadores, con el punto SAO.DEC.100, letra c), del anexo II (Parte SAO) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión (\*\*);

analizando la documentación facilitada y, si se considera necesario, realizando una inspección de la organización.

Cuando la autoridad competente considere que los medios alternativos de cumplimiento son conformes con las disposiciones de aplicación, deberá proceder, sin demora excesiva, a:

1) notificar al solicitante que es posible aplicar los medios alternativos de cumplimiento y, llegado el caso, modificar el reconocimiento, la autorización de la operación especializada o certificado del solicitante en consecuencia, y

2) notificar a la Agencia su contenido, adjuntando copias de toda la documentación pertinente;

3) informar a los demás Estados miembros de los medios de cumplimiento alternativos aceptados.

(\*) 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).

(\*\*) Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2018, por el que se establecen normas detalladas para la operación de planeadores en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 326 de 20.12.2018, p. 64).».

b) 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:

1) en el punto ORO.DEC.100 del anexo III (parte ORO) del presente Reglamento;

2) en el caso de los operadores de globos, en el punto BOP.ADD.100 del anexo II (Parte BOP) del Reglamento (UE) 2018/395; o

3) en el caso de los operadores de planeadores, en el punto SAO.DEC.100 del anexo II (Parte SAO) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976

Una vez verificada la información solicitada, la autoridad competente acusará recibo de la declaración a la organización.».

c) En el apéndice II, el cuadro (FORMULARIO EASA 139) se sustituye por el siguiente:

«ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES (sujetas a las condiciones aprobadas en el manual de operaciones)				
Datos de contacto de la autoridad expedidora Teléfono <sup>(1)</sup> : _____; Fax _____; Correo electrónico: _____				
AOC <sup>(2)</sup> :		Nombre del operador <sup>(3)</sup> : Nombre comercial:		Fecha <sup>(4)</sup> : Firma:
Especificaciones de operaciones n.º:				
Modelo de aeronave <sup>(5)</sup> : Matrícula <sup>(6)</sup> :				
Tipos de operaciones: Transporte aéreo comercial <input type="checkbox"/> Pasajeros <input type="checkbox"/> Carga <input type="checkbox"/> Otros <sup>(7)</sup> : _____				
Zona de operación <sup>(8)</sup> :				
Limitaciones especiales <sup>(9)</sup> :				
Aprobaciones específicas:	Sí	No	Especificación <sup>(10)</sup>	Observaciones
Mercancías peligrosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones con visibilidad reducida Despegue Aproximación y aterrizaje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>(11)</sup> .... RVR <sup>(12)</sup> : m DA/H: RVR pies: m	
RVSM <sup>(13)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <sup>(14)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Umbral tiempo-distancia máximo <sup>(15)</sup> : mín.	
Especificaciones de navegación complejas para operaciones PBN <sup>(16)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<sup>(17)</sup>
Especificación mínima de performance de navegación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones con aviones monomotores de turbina en vuelo nocturno o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(18)</sup>	
Operaciones con helicópteros con la ayuda de sistemas de visión nocturna de imágenes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones de servicio médico de emergencias con helicóptero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones de vuelo de helicópteros en el mar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Instrucción de tripulación de cabina <sup>(19)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Expedición de atestados CC <sup>(20)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilización de aplicaciones EFB de tipo B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(21)</sup>	
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(22)</sup>	
Otros <sup>(23)</sup>				

- (1) Datos de contacto del teléfono y fax de la autoridad competente, incluido el prefijo nacional. Correo electrónico, si existiera.
- (2) Introdúzcase el número de certificado de operador aéreo (AOC) asociado.
- (3) Introdúzcase el nombre registrado del operador y el nombre comercial del mismo, si son diferentes. Introdúzcase «Dbá» («Doing business as») antes del nombre comercial.
- (4) Fecha de expedición de las especificaciones de operaciones (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad competente.
- (5) Introdúzcase la designación OACI de la marca, modelo y serie de la aeronave, o bien la serie maestra, si ha sido designada una (por ejemplo: Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232).
- (6) Las marcas de matrícula figurarán o bien en las especificaciones de operaciones, o bien en el manual de operaciones. En este último caso, las especificaciones de operaciones relacionadas deberán hacer referencia a la página correspondiente en el manual de operaciones. En caso de que no todas las aprobaciones específicas se apliquen al modelo de aeronave, las marcas de matrícula de la aeronave se podrán introducir en la columna de observaciones de la aprobación específica adecuada.
- (7) Otro tipo de transporte a especificar (por ejemplo, servicio médico de urgencia).
- (8) Listado de las zonas geográficas de operación autorizadas (por coordenadas geográficas o rutas específicas, límites regionales o nacionales de la información de vuelo).
- (9) Listado de las limitaciones especiales aplicables (por ejemplo solo VFR, solo operaciones diurnas, etc.).
- (10) Enumérense en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación o el tipo de aprobación (con los criterios apropiados).
- (11) Introdúzcase la categoría de aproximación de precisión aplicable: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB o CAT IIIC. Introdúzcase el alcance visual en la pista (RVR) mínimo en metros y la altura de decisión (DH) en pies. Utilícese una línea por categoría de aproximación enumerada.
- (12) Introdúzcase el RVR de despegue mínimo aprobado en metros. Si se han otorgado diferentes aprobaciones, utilícese una línea por aprobación.
- (13) La casilla No aplicable (N/A) deberá marcarse únicamente si el techo máximo de la aeronave queda por debajo de FL290.
- (14) Las operaciones de radio amplio (ETOPS) actualmente se aplican solo a las aeronaves bimotores. Por consiguiente, si el modelo de la aeronave tiene más o menos de dos motores puede marcarse la casilla No aplicable (N/A).
- (15) También puede especificarse el umbral de distancia (en NM), así como el tipo de motor.
- (16) Navegación basada en la performance (PBN): utilícese una línea para cada aprobación PBN específica (por ejemplo, aproximaciones RNP AR APCH), con las limitaciones adecuadas enumeradas en las columnas «Especificaciones» y/o «Comentarios». Las aprobaciones específicas de procedimientos RNP AR APCH específicos pueden indicarse en las especificaciones de operaciones o en el manual de operaciones. En este último caso, las especificaciones de operaciones relacionadas deberán hacer referencia a la página correspondiente en el manual de operaciones.
- (17) Indíquese si la aprobación específica está limitada a determinados finales de pista y/o aeródromos.
- (18) Inserción de la combinación de célula/motor concreta.
- (19) Autorización para llevar a cabo el curso de instrucción y el examen que deben realizar los solicitantes de una certificación de tripulación de cabina, según lo especificado en el anexo V (Parte CC) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.
- (20) Autorización para expedir certificaciones de tripulación de cabina, según lo especificado en el anexo V (Parte CC) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.
- (21) Inclusión de la lista de las aplicaciones EFB de tipo B junto con la referencia del *hardware* EFB (en el caso de los EFB portátiles). Dicha lista figurará bien en las especificaciones de operaciones bien en el manual de operaciones. En este último caso, las especificaciones de operaciones relacionadas deberán hacer referencia a la página correspondiente en el manual de operaciones.
- (22) El nombre de la persona/organización responsable de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y una referencia a la norma que requiere el trabajo, por ejemplo, subparte G del anexo I (Parte-M), del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.
- (23) Aquí pueden introducirse otras autorizaciones o datos, usando una línea (o un bloque multilineal) por autorización (por ejemplo: operaciones de aterrizaje en corto, operaciones de aproximación de descenso pronunciado, operaciones con helicópteros a/de un lugar de interés público, operaciones con helicóptero sobre un entorno hostil situado fuera de un área congestionada, operaciones con helicópteros sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro, operaciones con ángulos de alabeo incrementado, distancia máxima desde un aeródromo adecuado para aviones bimotor sin aprobación ETOPS, aeronaves usadas para operaciones no comerciales).

Formulario EASA 139, edición 4»;

### 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 que les permita reconocer mercancías peligrosas no declaradas transportadas a bordo por pasajeros o como carga:

- 1) un avión monomotor propulsado por hélice con una masa máxima certificada de despegue (MCTOM) de 5 700 kg o menos y una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros (MOPSC) de 5 plazas o menos operado en un vuelo con despegue y aterrizaje en el mismo aeródromo o lugar de operación, basadas en reglas de vuelo visual (VFR) diurnas;
- 2) un helicóptero distinto de los motopropulsados complejos, monomotor, con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros (MOPSC) de 5 plazas o menos, operado en un vuelo con despegue y aterrizaje en el mismo aeródromo o lugar de operación, basadas en reglas de vuelo visual (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, basadas en reglas de vuelo visual (VFR) diurnas, la estructura principal del OM será la siguiente:».

- c) En el punto ORO.FC.005, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) la SECCIÓN 2, que especifica los requisitos adicionales aplicables a las operaciones de transporte aéreo comercial, excepto operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros basadas en reglas de vuelo visual (VFR) diurnas, con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación y dentro de un área local especificada por la autoridad competente, con:
    - 1) aviones monomotores propulsados por hélice con una MCTOM de 5 700 kg o menos y una MOPSC de 5 plazas o menos, o
    - 2) helicópteros distintos de los motopropulsados complejos, monomotores, con una MOPSC de 5 o menos.».
- d) En el punto ORO.FTL.105, el punto 13) se sustituye por el texto siguiente:
- «13) “Tiempo de vuelo”: en el caso de los aviones, el tiempo transcurrido desde que una aeronave comienza a moverse desde su lugar de estacionamiento con el fin de despegar hasta que se detiene en el puesto de estacionamiento designado y se apagan todos los motores o hélices.».
- 4) El anexo IV se modifica como sigue:
- a) Se suprime el punto CAT.GEN.105.
  - b) Se añade el punto CAT.GEN.MPA.141 siguiente:
    - «**CAT.GEN.MPA.141 Utilización de maletines de vuelo electrónicos (EFB)**
    - a) Cuando un EFB se utilice a bordo de una aeronave, el operador se asegurará de que no afecte negativamente al funcionamiento de los sistemas o equipos de la aeronave, ni a la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para operar la aeronave.
    - b) El operador no utilizará una aplicación EFB de tipo B a menos que esté aprobada de acuerdo con la subparte M del anexo V (Parte SPA).»
  - c) En la subparte A, se suprime la sección 2.
  - d) En la subparte B, se suprime la sección 2.
  - e) En el punto CAT.POL.MAB.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
    - «b) En caso de que los datos y la documentación de masa y centrado se generen mediante un sistema informatizado de masa y centrado, el operador:
      - 1) verificará la integridad de los datos de salida para garantizar que los datos se encuentran dentro de las limitaciones del AFM, y
      - 2) especificará las instrucciones y los procedimientos para su uso en su manual de operaciones.».
  - f) En el punto CAT.POL.MAB.105, se suprime la letra e).
  - g) En la subparte C, se suprime la sección 4.
  - h) En la subparte D, se suprime la sección 3.
- 5) En el anexo V, se añade la subparte M siguiente:

«SUBPARTE M

**MALETINES DE VUELO ELECTRÓNICOS (EFB)**

**SPA.EFB.100 Utilización de maletines de vuelo electrónicos (EFB) — aprobación operacional**

- a) Un operador de transporte aéreo comercial únicamente utilizará una aplicación EFB de tipo B si ha obtenido una aprobación de la autoridad competente para tal uso.
- b) Para obtener una aprobación operacional de la autoridad competente para el uso de una aplicación EFB de tipo B, el operador deberá demostrar que:
  - 1) se ha llevado a cabo una evaluación del riesgo vinculado con el uso del dispositivo EFB que alberga la aplicación y con la aplicación EFB y sus funciones asociadas, para identificar los riesgos asociados y garantizar que se gestionan y mitigan adecuadamente;
  - 2) se han evaluado las interfaces persona-máquina del dispositivo EFB y de la aplicación EFB teniendo en cuenta los principios relativos a los factores humanos;
  - 3) se ha establecido un sistema de administración del EFB y se han implantado y aplicado procedimientos y requisitos de formación para la administración y el uso del dispositivo EFB y de la aplicación EFB, que deberán incluir procedimientos relativos a:
    - i) la operación del EFB;

- ii) la gestión de las modificaciones del EFB;
  - iii) la gestión de los datos del EFB;
  - iv) el mantenimiento del EFB, y
  - v) la seguridad del EFB;
- 4) la plataforma huésped del EFB es adecuada para el uso previsto de la aplicación EFB.
- Esta demostración deberá ser específica para la aplicación EFB y la plataforma huésped EFB en la que la aplicación esté instalada.».
- 6) El anexo VI se modifica como sigue:
- a) Se añade el punto NCC.GEN.131 siguiente:  
**«NCC.GEN.131 Utilización de maletines de vuelo electrónicos (EFB)»**
    - a) Cuando un EFB se utilice a bordo de una aeronave, el operador se asegurará de que no afecte negativamente al funcionamiento de los sistemas o equipos de la aeronave, ni a la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para operar la aeronave.
    - b) Antes de utilizar una aplicación EFB de tipo B, el operador:
      - 1) llevará a cabo una evaluación del riesgo vinculado con el uso del dispositivo EFB que alberga la aplicación y con la aplicación EFB correspondiente y sus funciones asociadas, para identificar los riesgos asociados y garantizar que se gestionan y mitigan adecuadamente; la evaluación de riesgos abordará los riesgos asociados a la interfaz persona-máquina del dispositivo EFB y a la aplicación EFB de que se trate, y
      - 2) establecerá un sistema de administración del EFB que incluya procedimientos y requisitos de formación para la administración y el uso del dispositivo EFB y de la aplicación EFB.».
    - b) En el punto NCC.OP.200, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:  
«b) No obstante lo dispuesto en la letra a), cuando los vuelos de entrenamiento sean efectuados por un organismo de formación contemplado en el artículo 10 *bis* del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, dichas situaciones podrán simularse con alumnos piloto a bordo.».
- 7) El anexo VII se modifica como sigue:
- a) Se suprime el punto NCO.GEN.102.
  - 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;».
  - c) En el punto NCO.GEN.105, la letra a), apartado 4), inciso iii), se sustituye 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 o NCO.IDE.H.105;».
  - d) El punto NCO.GEN.125 se sustituye por el texto siguiente:  
**«NCO.GEN.125 Dispositivos electrónicos portátiles»**

El piloto al mando no permitirá a ninguna persona utilizar un dispositivo electrónico portátil (PED) a bordo de una aeronave, incluido un maletín de vuelo electrónico (EFB), que pueda afectar negativamente al funcionamiento de los sistemas y equipos de la aeronave o a la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para operar la aeronave.».
  - e) En el punto NCO.GEN.135, se suprime la letra c).
  - f) En el punto NCO.OP.120, el título se sustituye por el texto siguiente:  
**«NCO.OP.120 Procedimientos de atenuación del ruido — aviones y helicópteros».**
  - g) Se suprime el punto NCO.OP.156.
  - h) En el punto NCO.OP.180, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:  
«b) No obstante lo dispuesto en la letra a), cuando los vuelos de entrenamiento sean efectuados por un organismo de formación contemplado en el artículo 10 *bis* del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, dichas situaciones podrán simularse con alumnos piloto a bordo.».
  - i) En el punto NCO.POL.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:  
«b) El pesaje deberá efectuarlo el fabricante de la aeronave o una organización de mantenimiento aprobada.».

- j) En el punto NCO.IDE.A.160, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Los aviones, salvo los aviones ELA 1, deberán estar equipados con al menos un extintor portátil:
    - 1) en el compartimento de la tripulación de vuelo, y
    - 2) en cada compartimento de pasajeros que esté separado del compartimento de la tripulación de vuelo, salvo si el compartimento es fácilmente accesible para la tripulación de vuelo.»
- k) En la subparte D, se suprime la sección 3.
- 8) El anexo VIII se modifica como sigue:
- a) En el punto SPO.GEN.005, la letra c), apartado 2), se sustituye por el texto siguiente:
- «2) lanzamiento de paracaidistas, remolque de planeadores con un avión o vuelos acrobáticos realizados por una organización de formación que tenga su oficina principal en un Estado miembro y esté contemplada en el artículo 10 bis del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, o por una organización creada con el objetivo de promocionar los deportes aéreos o la aviación de recreo, a condición de que la aeronave sea explotada por la organización en régimen de propiedad o de arrendamiento sin tripulación, que el vuelo no genere beneficios distribuidos fuera de la organización y que, cuando participen personas que no sean miembros de la organización, tales vuelos representen solo una actividad marginal de la organización.»
- b) Se suprime el punto SPO.GEN.102.
- c) En el punto SPO.GEN.107, la letra a), apartado 4), inciso iii), se sustituye por el texto siguiente:
- «iii) que 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 no operativos conforme a la lista de equipo mínimo (MEL) o un documento equivalente, si procede, como se estipula en los puntos SPO.IDE.A.105 o SPO.IDE.H.105.»
- d) Se añade el punto SPO.GEN.131 siguiente:
- «SPO.GEN.131 Utilización de maletines de vuelo electrónicos (EFB)»**
- a) Cuando un EFB se utilice a bordo de una aeronave, el operador se asegurará de que no afecte negativamente al funcionamiento de los sistemas o equipos de la aeronave, ni a la capacidad de los miembros de la tripulación de vuelo para operar la aeronave.
  - b) Antes de utilizar una aplicación EFB de tipo B, el operador:
    - 1) llevará a cabo una evaluación del riesgo vinculado con el uso del dispositivo EFB que alberga la aplicación, con la aplicación EFB correspondiente y sus funciones asociadas, para identificar los riesgos asociados y garantizar que se mitigan adecuadamente; la evaluación de riesgos abordará los riesgos asociados a la interfaz persona-máquina del dispositivo EFB y a la aplicación EFB de que se trate, y
    - 2) establecerá un sistema de administración del EFB que incluya procedimientos y requisitos de formación para la administración y el uso del dispositivo EFB y de la aplicación EFB.»
- e) En el punto SPO.GEN.140, se suprime la letra c).
- f) En el punto SPO.POL.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) El pesaje deberá efectuarlo el fabricante de la aeronave o una organización de mantenimiento aprobada.»
- g) En el punto SPO.IDE.A.180, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Los aviones, salvo los aviones ELA 1, deberán estar equipados con al menos un extintor portátil:
    - 1) en el compartimento de la tripulación de vuelo, y
    - 2) en cada compartimento de la cabina que esté separado del compartimento de la tripulación de vuelo, salvo si el compartimento es fácilmente accesible para la tripulación de vuelo.»
- h) En la subparte D, se suprime la sección 3.
-