

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1384 DE LA COMISIÓN**de 24 de julio de 2019**

por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 965/2012 y (UE) n.º 1321/2014 en lo que respecta a la utilización de las aeronaves enumeradas en un certificado de operador aéreo para operaciones no comerciales y operaciones especializadas, al establecimiento de requisitos operativos para la realización de los vuelos de verificación de mantenimiento, al establecimiento de normas relativas a las operaciones no comerciales con tripulación reducida de cabina a bordo y a la introducción de actualizaciones de redacción en relación con los requisitos de las operaciones aéreas

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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 su artículo 17, apartado 1, y su artículo 31,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽²⁾ establece disposiciones de aplicación para las operaciones de transporte aéreo comercial («CAT»), para las operaciones no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas y de aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas, para las operaciones comerciales especializadas y las operaciones no comerciales especializadas, así como para determinadas operaciones comerciales especializadas de alto riesgo. Dichas disposiciones no tienen en cuenta el hecho de que una aeronave puede llevar a cabo distintos tipos de operaciones durante su vida útil.
- (2) Por tanto, para trasladar la utilización de la aeronave de las operaciones CAT a las operaciones no comerciales o las operaciones especializadas, deben introducirse nuevas disposiciones que permitan su uso continuo. Dichas disposiciones deben ser lo suficientemente flexibles como para permitir el uso de la misma aeronave por parte de operadores que realicen operaciones no comerciales o especializadas, sin eliminar la aeronave del certificado de operador aéreo («AOC», por sus siglas en inglés). Este nuevo marco operativo también debe garantizar una aplicación correcta y una supervisión eficaz de esas operaciones, sin afectar a su seguridad.
- (3) De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, la autoridad competente debe aprobar los diferentes procedimientos operativos que el titular de un AOC aplique a sus distintas operaciones no comerciales. Este requisito provoca que los titulares de un AOC y los operadores no comerciales reciban un trato desigual para el mismo tipo de operaciones, por lo que debe suprimirse para garantizar la coherencia normativa.
- (4) Sobre la base de las recomendaciones de seguridad y las observaciones de los Estados miembros y de las partes interesadas, como las relativas a las inspecciones de normalización, la Comisión considera que el Reglamento (UE) n.º 965/2012 debe actualizarse para reflejar el estado actual de la técnica y las mejores prácticas en relación con una serie de requisitos de las operaciones aéreas. Deben introducirse modificaciones en la redacción para actualizar varias referencias a los reglamentos derogados, a saber, el Reglamento (CE) n.º 2042/2003 de la Comisión ⁽³⁾ y el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾. Además, debe añadirse texto adicional para aclarar ciertas disposiciones existentes.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, 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 (CE) n.º 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, 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 315 de 28.11.2003, p. 1).

⁽⁴⁾ 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 (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

- (5) Se han producido varios accidentes o incidentes aéreos en vuelos realizados con aeronaves que acababan de ser sometidas a un mantenimiento incompleto o inadecuado o en vuelos realizados para verificar si el mantenimiento de la aeronave era el adecuado («vuelos de verificación de mantenimiento»). En vista del accidente del Airbus A320-232 que tuvo lugar el 27 de noviembre de 2008 frente a la costa de Canet-Plage (Francia), el Reglamento (UE) n.º 965/2012 debe modificarse para definir con precisión dicha categoría de vuelos y fijar, en caso necesario, los requisitos mínimos aplicables a las tripulaciones de vuelo y los procedimientos que deben observarse en la preparación y la realización de tales vuelos.
- (6) Además, deben introducirse requisitos menos estrictos para las operaciones no comerciales sin tripulación de cabina de servicio a bordo en el caso de aquellas aeronaves que tengan una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros («MOPSC») superior a diecinueve pasajeros y de que transporten un máximo de diecinueve pasajeros, siempre que se cumplan determinadas condiciones. Los operadores únicamente pueden aplicar estos requisitos menos estrictos cuando los combinen con medidas adecuadas de mitigación de los riesgos de tales operaciones.
- (7) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 exige que los operadores CAT den instrucciones a los pasajeros y les faciliten una tarjeta con instrucciones de seguridad, donde se indique mediante pictogramas el funcionamiento de los equipos de emergencia y las salidas que pudieran tener que llegar a utilizar. El Reglamento debe incluir una nueva definición de las salidas de emergencia.
- (8) Por consiguiente, debe modificarse el Reglamento (CE) n.º 965/2012 de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.
- (9) Cuando se traslade la utilización de una aeronave de las operaciones CAT a las operaciones no comerciales o las operaciones especializadas, el responsable de mantener la aeronavegabilidad de la aeronave objeto de dicha modificación debe seguir siendo el titular del AOC. Por tanto, el anexo I (parte M) y el anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión ⁽⁵⁾ deben modificarse en consecuencia.
- (10) La Agencia elaboró proyectos de disposiciones de aplicación y los presentó a la Comisión en forma de dictámenes ⁽⁶⁾, de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (11) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité a que se refiere el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (UE) n. 965/2012

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

1) En el artículo 2, el punto 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7) “operación especializada”: cualquier operación distinta de una operación de transporte aéreo comercial en la que se utiliza una aeronave para actividades especializadas, como agricultura, construcción, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, publicidad aérea, y vuelos de verificación de mantenimiento;».

2) En el artículo 6, apartado 3, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) vuelos que no transportan pasajeros ni carga alguna cuando el avión o el helicóptero se traslade con fines de renovación, reparación, inspección, entrega, exportación o fines similares, siempre que la aeronave no figure en un certificado de operador aéreo o en una declaración.».

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Dictamen n.º 4/2017 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 29 de junio de 2017, relativo a un proyecto de Reglamento de la Comisión sobre la revisión de las normas relativas a las operaciones aéreas y al mantenimiento de la aeronavegabilidad, y Dictamen n.º 1/2017 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 7 de marzo de 2017, relativo a un proyecto de Reglamento de la Comisión sobre la revisión de las normas relativas a las operaciones aéreas en relación con los vuelos de verificación de mantenimiento.

3) Se inserta el artículo 9 *bis bis* siguiente:

«Artículo 9 bis bis

Requisitos aplicables a la tripulación de vuelo en los vuelos de verificación de mantenimiento

El piloto que haya actuado, antes del 20 de agosto de 2019, como piloto al mando en un vuelo de verificación de mantenimiento que, de conformidad con la definición del punto SPO.SPEC.MCF.100 del anexo VIII, esté clasificado como vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A”, obtendrá reconocimiento a efectos del cumplimiento del punto SPO.SPEC.MCF.115, letra a), punto 1), de dicho anexo. En ese caso, el operador garantizará que el piloto al mando reciba instrucciones sobre cualquier diferencia que se haya detectado entre las prácticas operativas establecidas antes del 20 de agosto de 2019 y las obligaciones establecidas en las secciones 5 y 6 de la subparte E del anexo VII del presente Reglamento, incluidas las derivadas de los procedimientos relacionados determinados por el operador.».

4) Los anexos I, II, III, IV, V, VI, VII y VIII se modifican de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

Artículo 2

Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 1321/2014

El anexo I (parte M) y el anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 se modifican 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*.

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

Hecho en Bruselas, el 24 de julio de 2019.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

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 (parte DEF) se modifica como sigue:

a) el punto 17 se sustituye por el texto siguiente:

«17) “categoría A, con respecto a los helicópteros”: un helicóptero multimotor diseñado con características de aislamiento de los motores y los sistemas especificados en la especificación de certificación aplicable y apto para ser utilizado en operaciones en que se usen datos de despegue y aterrizaje anotados de acuerdo con el concepto de fallo de motor crítico que asegura un área de superficie designada adecuada y capacidad de performance adecuada para continuar el vuelo en condiciones de seguridad o para un despegue interrumpido seguro;»;

b) se inserta el punto 45 bis siguiente:

«45 bis) “salida de emergencia”: un punto de salida instalado en la aeronave que ofrece las máximas oportunidades para la evacuación de la cabina y de la cabina de vuelo en un período de tiempo adecuado y que incluye una puerta a nivel del suelo, una salida de ventanilla o cualquier otro tipo de salida, como una escotilla en el compartimento de la tripulación de vuelo o una salida en el cono de cola;»;

c) se inserta el punto 48 bis siguiente:

«48 bis) “miembro de la tripulación de vuelo”: un miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de actividad de vuelo;»;

d) se inserta el punto 49 bis siguiente:

«49 bis) “encargado de operaciones de vuelo” o “despachador de vuelo”: persona designada por el operador para ejercer el control y la supervisión de las operaciones de vuelo, que está debidamente cualificada y que apoya, mediante instrucciones o ayuda (o ambas), al piloto al mando en la realización segura del vuelo;»;

e) se inserta el punto 76 bis siguiente:

«76 bis) “vuelo de verificación de mantenimiento (‘MCF’): vuelo de una aeronave que posee un certificado de aeronavegabilidad o una autorización de vuelo que se lleva a cabo para detectar problemas o comprobar el funcionamiento de uno o varios sistemas, componentes o equipos después de una operación de mantenimiento en caso de que dicho funcionamiento no pueda comprobarse en los controles en tierra, y que se lleva a cabo en cualquiera de las situaciones siguientes:

a) si así lo exigen el manual de mantenimiento de la aeronave u otros datos de mantenimiento emitidos por el titular de la aprobación de diseño que sea responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;

b) tras una operación de mantenimiento, si así lo requiere el operador o si así lo propone la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;

c) si así lo solicita la organización de mantenimiento para verificar si una rectificación de defectos ha resultado satisfactoria;

d) para contribuir a localizar o detectar averías;»;

f) se insertan los puntos 95 bis y 95 ter siguientes:

«95 bis) “sistema de dispositivos de transporte de personal (‘PCDS’): sistema que incluye uno o varios dispositivos fijados a una grúa o a un gancho de carga o montados en la estructura del giroavión en operaciones de transporte externo de personas con helicópteros (‘HEC’) o en operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate (‘HHO’). Los dispositivos tienen la capacidad estructural y las características necesarias para transportar ocupantes fuera del helicóptero, como un arnés de seguridad con o sin mecanismo de liberación rápida y correa con una argolla de conexión, una cesta rígida o una jaula;

95 *ter*) “sistema de dispositivos simples de transporte de personal (‘PCDS’ simple): PCDS que cumple las siguientes condiciones:

- a) cumple una norma armonizada con arreglo al Reglamento (UE) 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) o a la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (**);
- b) ha sido diseñado para sujetar un máximo de una persona (por ejemplo, un operador con grúa o gancho de carga, un especialista o un fotógrafo) dentro de la cabina, o un máximo de dos personas fuera de ella;
- c) no es una estructura rígida, como una jaula, una plataforma o una cesta;

(*) Reglamento (UE) 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, relativo a los equipos de protección individual y por el que se deroga la Directiva 89/686/CEE del Consejo (DO L 81 de 31.3.2016, p. 51).

(**) 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).;

g) se inserta el punto 103 *ter* siguiente:

«103 *ter*) “reglas del aire”: las normas establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión (*);

(*) 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).».

2) El anexo II (parte ARO) se modifica como sigue:

a) el punto ARO.GEN.120 se modifica como sigue:

i) las letras a), b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

- «a) La Agencia elaborará los medios aceptables de cumplimiento (“AMC”) que puedan utilizarse para determinar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y de sus actos delegados y de ejecución.
- b) Podrán utilizarse otros medios de cumplimiento para determinar la conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y con sus actos delegados y de ejecución.
- c) La autoridad competente instaurará un sistema para evaluar de forma coherente si los medios de cumplimiento alternativos utilizados por ella, o por las organizaciones y personas bajo su supervisión, cumplen el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución. Dicho sistema incluirá procedimientos para limitar, revocar o modificar los medios de cumplimiento alternativos autorizados, si la autoridad competente ha demostrado que dichos medios no cumplen el Reglamento (UE) 2018/1139 y los actos delegados y de ejecución adoptados con arreglo a él.»;

ii) en el párrafo tercero de la letra d), se suprime el punto 3;

b) en el punto ARO.GEN.135, 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 (*), la autoridad competente aplicará un sistema para recabar, analizar y difundir adecuadamente la información sobre seguridad.

(*) 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).»;

c) en el punto ARO.GEN.300, letra a), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) la conformidad permanente con los requisitos aplicables de las organizaciones que haya certificado, las operaciones especializadas que haya autorizado y las organizaciones de las que haya recibido una declaración.»;

- d) en el punto ARO.GEN.350, letra d), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4) La autoridad competente registrará todas las constataciones que haya establecido o que se le hayan comunicado con arreglo a la letra e) y, si fuera aplicable, las medidas de cumplimiento que haya aplicado, así como todas las medidas correctoras y la fecha de cierre de actuación para las constataciones.»;
- e) el punto ARO.OPS.110 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) ORO.AOC.110 e), para la cesión en arrendamiento sin tripulación de una aeronave a cualquier operador, excepto en los casos especificados en el punto ORO.GEN.310 del anexo III;»;
- ii) la letra b) se modifica como sigue:
- el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) el arrendador esté sujeto a una prohibición de explotación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (*);
- (*) Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE (DO L 344 de 27.12.2005, p. 15);
- se añade el punto 3 siguiente:
- «3) la autorización expedida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión (*) haya sido suspendida, revocada o se haya renunciado a ella.
- (*) Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).»;
- iii) en la letra d), los puntos 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:
- «1) existe la coordinación apropiada con la autoridad competente responsable de la supervisión continua de la aeronave, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión (*), o para la explotación de la aeronave, si no se trata de la misma autoridad;
- 2) que la aeronave se elimina oportunamente del AOC del operador, excepto en los casos especificados en el punto ORO.GEN.310 del anexo III.
- (*) 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).»;
- f) en el punto ARO.OPS.150, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Una vez verificada la evaluación de riesgos y los SOP, la autoridad competente del operador expedirá la autorización, de acuerdo con lo establecido en el apéndice IV. La autorización podrá ser expedida con vigencia limitada o ilimitada. Las condiciones en las que un operador estará autorizado a realizar una o varias operaciones comerciales especializadas de alto riesgo se especificarán en la autorización.»;
- g) en el punto ARO.OPS.200, letra b), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) la lista de aprobaciones específicas, conforme a lo establecido en el apéndice III, para operaciones no comerciales y operaciones especializadas.»;
- h) en el punto ARO.RAMP.105, letra b), el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:
- «5) aeronaves explotadas por un operador de un tercer país que opera por primera vez dentro o fuera del territorio sujeto a las disposiciones del Tratado, o cuya autorización, expedida de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 452/2014, se encuentre limitada o le haya sido reintegrada tras una suspensión o revocación.»;

- i) en el punto ARO.RAMP.115, letra b), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) mantendrán permanentemente renovada la validez de sus cualificaciones mediante el seguimiento de formaciones periódicas y la realización de doce inspecciones por año natural.»;
- j) el punto ARO.RAMP.125 se modifica como sigue:
- i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Las inspecciones en pista se llevarán a cabo de manera homologada.»;
- ii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) Una vez concluida la inspección en pista, se informará al piloto al mando o, en su defecto, a otro miembro de la tripulación de vuelo o a un representante del operador, sobre los resultados de la inspección en pista.»;
- k) en el punto ARO.RAMP.140, letra d), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) una autorización de vuelo de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012, para aeronaves registradas en un Estado miembro.»;
- l) en el punto ARO.RAMP.150, letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1) la información a la que se hace referencia en ARO.RAMP.145.»;
- m) los apéndices I y IV se sustituyen por el texto siguiente:

«Apéndice I

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (Programa de aprobación para operadores de transporte aéreo)		
Tipos de operación: Transporte aéreo comercial (CAT) <input type="checkbox"/> Pasajeros; <input type="checkbox"/> Carga; <input type="checkbox"/> Otro ⁽¹⁾ : _____		
⁽⁴⁾	Estado del operador ⁽²⁾ : Autoridad expedidora ⁽³⁾ :	⁽⁵⁾
AOC n.º ⁽⁶⁾ :	Nombre del operador ⁽⁷⁾ : Nombre comercial ⁽⁸⁾ : Dirección del operador ⁽¹⁰⁾ : Teléfono ⁽¹¹⁾ : Fax Correo electrónico:	Puntos de contacto operativos ⁽⁹⁾ : Los datos que permiten contactar sin demora injustificada con la dirección operativa figuran en: _____ ⁽¹²⁾ .
El presente certificado autoriza a _____ ⁽¹³⁾ a efectuar operaciones aéreas comerciales, tal como se definen en las especificaciones de operaciones adjuntas, de conformidad con el manual de operaciones, el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.		
Fecha de expedición ⁽¹⁴⁾ :	Nombre y firma ⁽¹⁵⁾ : Cargo:	
⁽¹⁾ Especifique otro tipo de transporte. ⁽²⁾ Sustitúyase por el nombre del Estado del operador. ⁽³⁾ Sustitúyase por el nombre de la autoridad expedidora competente. ⁽⁴⁾ Espacio reservado para la autoridad competente. ⁽⁵⁾ Espacio reservado para la autoridad competente. ⁽⁶⁾ Referencia de aprobación expedida por la autoridad competente. ⁽⁷⁾ Sustitúyase por el nombre registrado del operador. ⁽⁸⁾ Nombre comercial del operador, en caso de que sea diferente. Introdúzcase "Dba" ("Doing business as") antes del nombre comercial.		

- (⁹) Los datos de contacto deben incluir los números de teléfono y fax, incluido el prefijo nacional, y la dirección de correo electrónico (si existiera) en la que pueda contactarse sin demora injustificada con la dirección operativa para cuestiones relacionadas con las operaciones de vuelo, la aeronavegabilidad, la competencia de los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina, las mercancías peligrosas y otros asuntos, según proceda.
- (¹⁰) Dirección del centro de actividad principal del operador.
- (¹¹) Números de teléfono y fax del centro de actividad principal del operador, incluido el prefijo nacional. Correo electrónico, si existiera.
- (¹²) Introdúzcase el nombre del documento controlado, portado a bordo, en el que figuran los datos de contacto, con la referencia al apartado o la página correspondiente. Por ejemplo: "Los datos de contacto ... figuran en el manual de operaciones, general/básico, capítulo 1, 1.1"; o "... figuran en las especificaciones de operaciones, página 1"; o "... figuran en un anexo del presente documento".
- (¹³) Nombre registrado del operador.
- (¹⁴) Fecha de expedición del AOC (dd-mm-aaaa).
- (¹⁵) Cargo, nombre y firma del representante de la autoridad competente. Además, puede incluirse un sello oficial en el AOC.

FORMULARIO EASA 138, edición 2

Apéndice II

ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES (sujetas a las condiciones aprobadas en el manual de operaciones)				
Datos de contacto de la autoridad expedidora Teléfono (¹): _____ ; Fax _____ ; Correo electrónico: _____ ;				
AOC (²):	Nombre del operador (³):	Fecha (⁴):	Firma:	
Nombre comercial:				
Especificaciones de operaciones n.º:				
Modelo de aeronave (⁵): Marcas de matrícula (⁶):				
Tipos de operaciones: Transporte aéreo comercial <input type="checkbox"/> Pasajeros <input type="checkbox"/> Carga <input type="checkbox"/> Otros (⁷): _____				
Zona de operación (⁸):				
Limitaciones especiales (⁹):				
Aprobaciones específicas:	Sí	No	Especificación (¹⁰)	Observaciones
Mercancías peligrosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones con visibilidad reducida Despegue Aproximación y aterrizaje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (¹¹) RVR (¹²): m DA/H: pies RVR: m	
RVSM (¹³) <input type="checkbox"/> N/P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (¹⁴) <input type="checkbox"/> N/P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Umbral tiempo-distancia máximo (¹⁵): min.	

Especificaciones de navegación complejas para operaciones PBN ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Especificación de performance mínima 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"/>	(18)	
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"/>		
Formación de los miembros de la tripulación de cabina ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Expedición de atestados CC ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilización de aplicaciones EFB de tipo B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Otros ⁽²³⁾				

(1) Números de 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 su nombre comercial, en caso de que sean diferentes. Insértese "Dba" ("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 del 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 relacionada.

(7) Especifíquese otro tipo de transporte (por ejemplo, servicio médico de urgencia).

(8) Listado de las zonas geográficas de operación autorizadas (por coordenadas geográficas o rutas específicas, regiones de información de vuelo o 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 mínimo de despegue aprobado en metros. Si se han otorgado diferentes aprobaciones, utilícese una línea por aprobación.

(13) La casilla "No procede" (N/P) deberá marcarse únicamente si el techo máximo de la aeronave queda por debajo de FL290.

(14) Las operaciones de alcance extendido (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 procede" (N/P).

(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, RNP AR APCH), con las limitaciones adecuadas enumeradas en las columnas "Especificaciones" o "Comentarios", o en ambas. 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 del manual de operaciones.
- (17) Indíquese si la aprobación específica está limitada a determinados finales de pista o aeródromos, o a ambos.
- (18) Introdúzcase la combinación de célula/motor concreta.
- (19) Autorización para llevar a cabo el curso de formación y el examen que deben realizar los solicitantes de un certificado de tripulación de cabina, según lo especificado en el anexo V (parte CC) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.
- (20) Autorización para expedir certificados de tripulación de cabina, según lo especificado en el anexo V (parte CC) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.
- (21) Introdúzcase 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 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.
- (22) El nombre de la persona u organización responsable de garantizar que el mantenimiento de la aeronavegabilidad se gestione de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014.
- (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 hacia/desde 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 incrementados, distancia máxima desde un aeródromo adecuado para aviones bimotor sin aprobación ETOPS).

FORMULARIO EASA 139, edición 5

Apéndice III

Lista de aprobaciones específicas

Operaciones no comerciales

Operaciones especializadas

(sujetas a las condiciones especificadas en la aprobación y recogidas en el manual de operaciones o el manual operativo del piloto)

Autoridad expedidora (1):		
Lista de aprobaciones específicas n.º (2):		
Nombre del operador:		
Fecha (3):		
Firma:		
Modelo y marcas de matrícula de la aeronave (4):		
Tipos de operación especializada (SPO), en su caso: <input type="checkbox"/> (5) ...		
Aprobaciones específicas (6):	Especificación (7):	Observaciones
...		
...		

...		
...		
<p>(1) Introdúzcase el nombre y los datos de contacto.</p> <p>(2) Introdúzcase el número asociado.</p> <p>(3) Fecha de expedición de las aprobaciones específicas (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad competente.</p> <p>(4) Introdúzcase la designación del Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial (CAST)/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). La taxonomía CAST/OACI está disponible en: http://www.intlaviationstandards.org/ Las marcas de matrícula figurarán o bien en la lista de aprobaciones específicas, o bien en el manual de operaciones. En este último caso, la lista de aprobaciones específicas hará referencia a la página correspondiente del manual de operaciones.</p> <p>(5) Especifíquese el tipo de operación, por ejemplo: agricultura, construcción, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, publicidad aérea o vuelos de control de mantenimiento.</p> <p>(6) Enumérense en esta columna todas las operaciones aprobadas, por ejemplo: mercancías peligrosas, LVO, RVSM, PBN, MNPS u HOFO.</p> <p>(7) Enumérense en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación, por ejemplo: la altura de decisión y RVR mínimas para CAT II.</p>		

FORMULARIO EASA 140, edición 2

Apéndice IV

AUTORIZACIÓN DE OPERACIONES COMERCIALES ESPECIALIZADAS DE ALTO RIESGO	
Autoridad expedidora (1): Número de autorización (2):	
Nombre del operador (3): Dirección del operador (4): Teléfono (5): Fax Correo electrónico:	
Modelo y marcas de matrícula de la aeronave (6):	
Operaciones especializadas autorizadas (7):	
Zona o lugar de operación autorizados (8):	
Limitaciones especiales (9):	
Por la presente confirmo que _____ está autorizado a efectuar operaciones comerciales especializadas de alto riesgo, de conformidad con la presente autorización, los procedimientos operativos estándar del operador, el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.	
Fecha de expedición (10):	Nombre y firma (11): Título:
<p>(1) Nombre y datos de contacto de la autoridad competente.</p> <p>(2) Introdúzcase el número de autorización asociado.</p> <p>(3) Introdúzcase el nombre registrado del operador y su nombre comercial, en caso de que sean diferentes. Introdúzcase "Dba" ("Doing business as") antes del nombre comercial.</p> <p>(4) Dirección del centro de actividad principal del operador.</p> <p>(5) Números de teléfono y fax del centro de actividad principal del operador, incluido el prefijo nacional. Correo electrónico, si existiera.</p>	

- (⁶) Introdúzcase la designación del Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial (CAST)/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). La taxonomía CAST/OACI está disponible en: <http://www.intlaviationstandards.org>. Las marcas de matrícula figurarán o bien en la lista de aprobaciones específicas, o bien en el manual de operaciones. En este último caso, la lista de aprobaciones específicas hará referencia a la página correspondiente del manual de operaciones.
- (⁷) Especifíquese el tipo de operación, por ejemplo: agricultura, construcción, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, publicidad aérea o vuelos de control de mantenimiento.
- (⁸) Listado de las zonas geográficas o lugares de operación autorizados (por coordenadas geográficas, regiones de información de vuelo o 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) Fecha de expedición de la autorización (dd-mm-aaaa).
- (¹¹) Cargo, nombre y firma del representante de la autoridad competente. Además, puede incluirse un sello oficial en la autorización.

FORMULARIO EASA 151, edición 2»;

n) se suprimen los apéndices V y VI.

3) El anexo III (parte ORO) se modifica como sigue:

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

«h) El operador deberá dotarse de una lista de verificación para cada tipo de aeronave que los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respeten los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su uso, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del titular de la aprobación del diseño.»;

b) en el punto ORO.GEN.135, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) El certificado del operador mantendrá su validez siempre que se cumplan todos los aspectos siguientes:

- 1) que el operador continúe cumpliendo los requisitos pertinentes del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, teniendo en cuenta las disposiciones relacionadas con la gestión de incidencias conforme a lo especificado en el punto ORO.GEN.150 del presente anexo;
- 2) que se garantice a la autoridad competente el acceso al operador, según lo definido en el punto ORO.GEN.140 del presente anexo, para determinar si se siguen cumpliendo los requisitos pertinentes del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución;
- 3) que no se haya renunciado al certificado o este no haya sido revocado.»;

c) en el punto ORO.GEN.140, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) A efectos de determinar si se cumplen los requisitos pertinentes del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, el operador autorizará el acceso en cualquier momento a todas las instalaciones, aeronaves, documentos, registros, datos, procedimientos o cualquier otro material pertinente para su actividad sujeto a certificación, autorización SPO o declaración, tanto si están contratados como si no, a cualquier persona autorizada por una de las siguientes autoridades:

- 1) la autoridad competente definida en el punto ORO.GEN.105 del anexo III del presente Reglamento;
- 2) la autoridad que actúa conforme a las disposiciones del punto ARO.GEN.300, letra d), del punto ARO.GEN.300, letra e), o de la subparte RAMP del anexo II del presente Reglamento.»;

d) el punto ORO.GEN.160 se modifica como sigue:

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

«a) El operador informará a la autoridad competente, y a cualquier otra organización a la que el Estado del operador exija que se informe, sobre cualquier accidente, incidente grave y suceso conforme al Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) y al Reglamento (UE) n.º 376/2014.

(*) Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).»;

ii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Sin perjuicio del Reglamento (UE) n.º 996/2010 y del Reglamento (UE) n.º 376/2014, los informes mencionados en las letras a) y b) se realizarán siguiendo las pautas que establezca la autoridad competente y contendrán toda la información pertinente de que disponga el operador sobre el estado de la aeronave.»;

e) en el punto ORO.GEN.205, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Cuando contrate o adquiera cualquier servicio o producto como parte de sus actividades, el operador velará por todos los aspectos siguientes:

1) que los servicios o productos contratados o adquiridos cumplan los requisitos aplicables;

2) que el sistema de gestión del operador tenga en cuenta cualquier riesgo para la seguridad aérea asociado a los servicios o productos contratados o adquiridos.»;

f) en la subparte GEN, se añade la sección 3 siguiente:

«Sección 3

Requisitos organizativos adicionales

ORO.GEN.310 Utilización de las aeronaves que figuran en un AOC para operaciones no comerciales y operaciones especializadas

a) Toda aeronave enumerada en el AOC de un operador podrá permanecer en él si es operada:

1) por el propio titular del AOC, para operaciones especializadas de conformidad con el anexo VIII (parte SPO); o

2) por otros operadores, para operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas o para operaciones especializadas realizadas de conformidad con el anexo VI (parte NCC), el anexo VII (parte NCO) o el anexo VIII (parte SPO), siempre que la aeronave se utilice durante un período continuo no superior a treinta días.

b) Cuando la aeronave se utilice de conformidad con la letra a), punto 2, el titular del AOC que suministre la aeronave y el operador que la utilice establecerán un procedimiento:

1) en el que se determine claramente qué operador es responsable del control operativo de cada vuelo y en el que se describa cómo será la transferencia del control operativo entre ellos;

2) que describa el procedimiento de transferencia de la aeronave una vez haya sido devuelta al titular del AOC.

Este procedimiento se incluirá en el manual de operaciones de cada operador o en un contrato entre el titular del AOC y el operador que utilice la aeronave, de conformidad con la letra a), punto 2. El titular del AOC establecerá un modelo de dicho contrato. El punto ORO.GEN.220 se aplicará a los registros de dichos contratos.

El titular de un AOC y el operador que utilice la aeronave de conformidad con la letra a), punto 2, velarán por que el procedimiento se comunique al personal pertinente.

- c) El titular del AOC presentará a la autoridad competente el procedimiento a que se refiere la letra b) para su aprobación previa.

El titular de un AOC acordará con la autoridad competente por qué medios y con qué frecuencia transmitirá información a esta sobre las transferencias de control operativo, de conformidad con el punto ORO.GEN.130, letra c).

- d) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave que haya sido utilizada de conformidad con la letra a) será gestionado por la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave incluida en el AOC, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014.
- e) El titular de un AOC que proporcione la aeronave de conformidad con la letra a) deberá:
- 1) indicar en su manual de operaciones las marcas de matrícula de la aeronave proporcionada y el tipo de operaciones realizadas con esa aeronave;
 - 2) mantenerse continuamente informado y llevar un registro del operador que tenga el control operativo de la aeronave en todo momento hasta que la aeronave le sea devuelta;
 - 3) asegurarse de que la determinación de peligros, la evaluación de riesgos y las medidas de mitigación abarquen todas las operaciones realizadas con esa aeronave.
- f) En el caso de las operaciones incluidas en el anexo VI (parte NCC) y en el anexo VIII (parte SPO), el operador que utilice la aeronave de conformidad con la letra a) garantizará lo siguiente:
- 1) que todos los vuelos efectuados bajo su control operativo se registren en el sistema de registro técnico de la aeronave;
 - 2) que no se hayan introducido cambios en los sistemas o la configuración de la aeronave;
 - 3) que se notifique a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o al titular de un AOC cualquier defecto o avería técnica que se produzca mientras la aeronave esté bajo su control operativo;
 - 4) que el titular del AOC reciba una copia de cualquier notificación de sucesos relacionada con los vuelos efectuados con la aeronave, realizada de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión (*).

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión, de 29 de junio de 2015, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 163 de 30.6.2015, p. 1).»;

- g) en el punto ORO.AOC.110, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«Toma en arrendamiento con tripulación

- c) El solicitante de una aprobación de toma en arrendamiento de aeronave con tripulación procedente de un operador de un tercer país acreditará ante la autoridad competente todos los requisitos siguientes:
- 1) que el operador del tercer país es titular de un certificado AOC válido expedido de conformidad con el anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
 - 2) que las normas de seguridad del operador del tercer país por lo que respecta al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones aéreas son equivalentes a los requisitos aplicables establecidos por el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 y el presente Reglamento;
 - 3) que la aeronave dispone de un CofA estándar expedido de conformidad con el anexo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.»;

- h) el punto ORO.AOC.125 se sustituye por el texto siguiente:

«ORO.AOC.125 Operaciones no comerciales de un titular de un AOC con una aeronave incluida en su AOC

- a) El titular de un AOC podrá explotar con fines no comerciales, de conformidad con el anexo VI (parte NCC) o el anexo VII (parte NCO), las aeronaves incluidas en las especificaciones de operaciones de su AOC o en su manual de operaciones, siempre que describa detalladamente dichas operaciones en el manual, incluyendo, en particular:
- 1) la especificación de los requisitos aplicables;

- 2) una descripción de las posibles diferencias entre los procedimientos operativos empleados en el marco de las operaciones CAT y las operaciones no comerciales;
 - 3) medios para garantizar que todo el personal participante en las operaciones conozca plenamente los procedimientos asociados.
- b) El titular de un AOC debe cumplir lo establecido en:
- 1) el anexo VIII (parte SPO), cuando realice vuelos de verificación de mantenimiento con aeronaves motopropulsadas complejas;
 - 2) el anexo VII (parte NCO), cuando realice vuelos de verificación de mantenimiento con aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas.
- c) El titular de un AOC que realice las operaciones a que se refieren las letras a) y b) no estará obligado a presentar una declaración de conformidad con lo dispuesto en el presente anexo.
- d) El titular de un AOC especificará el tipo de vuelo, tal como figure en su manual de operaciones, en los documentos relativos al vuelo (plan operativo de vuelo, hoja de embarque y otros documentos equivalentes).»;
- i) en el punto ORO.AOC.135, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) De conformidad con el punto ORO.GEN.210, letra b), el operador designará a las personas responsables de la gestión y la supervisión de las siguientes áreas:
- 1) operaciones de vuelo;
 - 2) formación de los miembros de la tripulación;
 - 3) operaciones en tierra;
 - 4) el mantenimiento de la aeronavegabilidad o el contrato de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014, según corresponda.»;
- j) en el punto ORO.SPO.100, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) Los operadores comerciales especializados deberán obtener previamente la aprobación de la autoridad competente y cumplir las siguientes condiciones:
- 1) si toman en arrendamiento con tripulación una aeronave de un operador de un tercer país:
 - i) que las normas de seguridad del operador del tercer país por lo que respecta al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones aéreas sean equivalentes a los requisitos aplicables establecidos por el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 (*) y el presente Reglamento;
 - ii) que la aeronave del operador del tercer país disponga de un CofA estándar expedido de conformidad con el anexo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
 - iii) que la duración de la toma en arrendamiento con tripulación no exceda de siete meses en un período de doce meses consecutivos;
 - 2) si toman en arrendamiento sin tripulación una aeronave matriculada en un tercer país:
 - i) que se haya determinado la existencia de una necesidad operativa que no pueda satisfacerse mediante el arrendamiento de una aeronave matriculada en la Unión;
 - ii) que la duración de la toma en arrendamiento sin tripulación no exceda de siete meses en un período de doce meses consecutivos;
 - iii) que las normas de seguridad de la aeronave del tercer país por lo que respecta al mantenimiento de la aeronavegabilidad sean equivalentes a los requisitos aplicables establecidos por el Reglamento (UE) n.º 1321/2014;
 - iv) que la aeronave esté equipada de conformidad con el anexo VIII (parte SPO).
- (*) 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).»;

- k) el punto ORO.CC.100 se sustituye por el texto siguiente:

«ORO.CC.100 Número y composición de la tripulación de cabina

- a) Se asignará al menos un miembro de la tripulación de cabina para la operación de aeronaves con una MOPSC superior a diecinueve cuando transporten uno o más pasajeros.

- b) A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en la letra a), el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina será el mayor de entre los siguientes:
- 1) el número de miembros de la tripulación de cabina establecidos durante el proceso de certificación de la aeronave de conformidad con las especificaciones de certificación aplicables para la configuración de cabina de la aeronave utilizada por el operador;
 - 2) si no se ha establecido el número mencionado en el punto 1), el número de miembros de la tripulación de cabina establecidos durante el proceso de certificación de la aeronave para la configuración máxima certificada de asientos para pasajeros reducido en uno por cada múltiplo entero de cincuenta asientos de pasajeros en que la configuración de la cabina de la aeronave utilizada por el operador sea menor que la capacidad máxima certificada de asientos;
 - 3) un tripulante de cabina por cada cincuenta asientos de pasajeros, o fracción de cincuenta, instalados en el mismo nivel de la aeronave que se va a operar.
- c) En el caso de las operaciones con más de un tripulante de cabina, el operador designará a un miembro de la tripulación de cabina responsable ante el piloto al mando o el comandante.
- d) No obstante lo dispuesto en la letra a), las operaciones no comerciales con aeronaves con una MOPSC superior a diecinueve podrán realizarse sin un miembro operativo de la tripulación de cabina, previa aprobación de la autoridad competente. Para obtener la aprobación, el operador garantizará que se cumplen todas las condiciones siguientes:
- 1) hay un máximo de diecinueve pasajeros a bordo;
 - 2) el operador ha desarrollado procedimientos para esa operación.»;
- l) el punto ORO.CC.205 se sustituye por el texto siguiente:

«ORO.CC.205 Reducción del número de miembros de la tripulación de cabina durante operaciones en tierra y en circunstancias imprevistas

- a) Mientras haya pasajeros a bordo de una aeronave, el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina establecido en el punto ORO.CC.100 estará presente en la aeronave y listo para actuar.
- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina podrá reducirse en cualquiera de los casos siguientes:
- 1) durante las operaciones normales en tierra que no impliquen la carga o descarga de combustible cuando la aeronave se encuentre en su puesto de estacionamiento,
 - 2) en circunstancias imprevistas si el número de pasajeros transportados en el vuelo es reducido. En este caso se remitirá un informe a la autoridad competente tras la finalización del vuelo;
 - 3) con el fin de ofrecer descanso en vuelo durante la fase de crucero, ya sea de conformidad con el punto ORO.FTL.205, letra e), o como un modo de reducir la fatiga establecido por el operador.
- c) A efectos de la letra b), puntos 1 y 2, los procedimientos del operador incluidos en su manual de operaciones garantizarán que:
- 1) el número reducido de miembros de la tripulación de cabina permita lograr un nivel de seguridad equivalente, especialmente en el caso de la evacuación de pasajeros;
 - 2) pese al número reducido de miembros de la tripulación de cabina, esté presente un sobrecargo, de conformidad con el punto ORO.CC.200;
 - 3) esté presente en el mismo nivel de la aeronave al menos un miembro de la tripulación por cada cincuenta pasajeros, o fracción de cincuenta;
 - 4) en el caso de operaciones normales en tierra con aeronaves que requieran más de un tripulante de cabina, el número establecido de conformidad con el punto 3 se incrementará en un tripulante de cabina por cada dos salidas de emergencia a nivel del suelo.
- d) A efectos de la letra b), punto 3, el operador deberá:
- 1) realizar una evaluación de riesgos para determinar el número de miembros de la tripulación de cabina que deben estar presentes y listos para actuar en todo momento durante el crucero;
 - 2) establecer medidas para mitigar los efectos de la presencia de un menor número de miembros de la tripulación de cabina presentes y preparados para actuar durante el crucero;

- 3) establecer en el manual de operaciones procedimientos específicos, aplicables también durante el descanso en vuelo del sobrecargo de la tripulación de cabina, que garanticen en todo momento la adecuada gestión de los pasajeros y la gestión eficiente de cualquier situación anormal o de emergencia;
- 4) especificar, en el esquema de especificación del tiempo de vuelo, de conformidad con el punto ORO.FTL.125, las condiciones en las que los miembros de la tripulación de cabina podrán disfrutar del descanso en vuelo.»;

m) el apéndice I se sustituye por el siguiente:

«Apéndice I

DECLARACIÓN					
de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión sobre operaciones aéreas					
Operador					
Nombre:					
Lugar en el que el operador tiene su centro de actividad principal o, en su defecto, el lugar donde esté establecido o tenga su residencia y el lugar desde el que se dirigen las operaciones:					
Nombre y datos de contacto del director responsable:					
Operación de aeronaves					
Fecha inicial de operación/fecha de aplicabilidad del cambio:					
Información sobre la aeronave, la operación y la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ⁽¹⁾ :					
Número de serie del fabricante de la aeronave	Tipo de aeronave	Matrícula de la aeronave ⁽²⁾	Base principal	Tipo(s) de operación ⁽³⁾	Organización responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ⁽⁴⁾
En su caso, datos de las aprobaciones de que se dispone (adjúntese a la declaración la lista de aprobaciones específicas, incluidas las concedidas por un tercer país, si procede).					
En su caso, datos de las autorizaciones de operaciones especializadas de que se dispone (adjúntense las autorizaciones, si procede).					
En su caso, lista de medios de cumplimiento alternativos con las referencias a los AMC asociados a los que sustituyen (adjúntense los medios alternativos de cumplimiento o AltMoC).					
Declaraciones					
<input type="checkbox"/> El operador cumple y seguirá cumpliendo los requisitos esenciales establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y los requisitos del Reglamento (UE) n.º 956/2012.					
<input type="checkbox"/> La documentación del sistema de gestión, incluido el manual de operaciones, cumple los requisitos del anexo III (parte ORO), el anexo V (parte SPA), el anexo VI (parte NCC) o el anexo VIII (parte SPO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 y todos los vuelos se llevarán a cabo de conformidad con las disposiciones del manual de operaciones, con arreglo a lo dispuesto en el punto ORO.GEN.110, letra b), del anexo III de dicho Reglamento.					

<input type="checkbox"/> Todas las aeronaves operadas disponen de un certificado de aeronavegabilidad válido de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2018 de la Comisión o cumplen los requisitos específicos de aeronavegabilidad aplicables a las aeronaves matriculadas en un tercer país y sujetas a un acuerdo de arrendamiento.
<input type="checkbox"/> Todos los miembros de la tripulación de vuelo son titulares de una licencia de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, con arreglo a lo dispuesto en el punto ORO.FC.100, letra c), del anexo III del Reglamento (UE) n.º 965/2012, y los miembros de la tripulación de cabina, si los hay, han recibido formación con arreglo a la subparte CC del anexo III del Reglamento (UE) n.º 965/2012.
<input type="checkbox"/> (Cuando corresponda) El operador ha implementado una norma reconocida del sector y ha demostrado su cumplimiento. Referencia de la norma: Organismo de certificación: Fecha de la última auditoría de conformidad:
<input type="checkbox"/> El operador notificará a la autoridad competente cualquier cambio en las circunstancias que afecten a su cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los requisitos del Reglamento (UE) n.º 965/2012 mediante la presente declaración y cualesquiera cambios respecto de la información y las listas de AltMoC incluidas en la presente declaración y adjuntas a la misma, con arreglo a lo dispuesto en el punto ORO.GEN.120, letra a), del anexo III del Reglamento (UE) n.º 965/2012.
<input type="checkbox"/> El operador confirma que la información facilitada en esta declaración es correcta.
Fecha, nombre y firma del director responsable
<p>(¹) Si no hay suficiente espacio para incluir la información en la declaración, se incluirá en un anexo independiente. El anexo deberá estar fechado y firmado.</p> <p>(²) Si la aeronave también está registrada con un titular de un AOC, especifíquese el número de AOC de dicho titular.</p> <p>(³) "Tipo(s) de operación" se refiere al tipo de operaciones realizadas con esta aeronave, por ejemplo: operaciones no comerciales u operaciones especializadas, tales como vuelos de fotografía aérea, vuelos de publicidad aérea, vuelos de medios de información, vuelos de televisión y de cine, operaciones de paracaidismo, paracaidismo o vuelos de verificación de mantenimiento.</p> <p>(⁴) La información sobre la organización responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe incluir el nombre de la organización, la dirección y la referencia de la aprobación.»</p>

4) El anexo IV (parte CAT) se modifica como sigue:

a) el punto CAT.GEN.MPA.105 se modifica como sigue:

i) la letra a) se modifica como sigue:

— los puntos 12 y 13 se sustituyen por el texto siguiente:

«12) se cerciorará de que se haya efectuado la inspección prevuelo, de conformidad con los requisitos del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014;

13) velará por el fácil acceso a los equipos de emergencia pertinentes para su utilización inmediata;»

— se añade el punto 14 siguiente:

«14) al terminar el vuelo, registrará los datos de utilización y todos los defectos conocidos o sospechados de la aeronave en el registro técnico o en el diario de a bordo de la aeronave, a fin de garantizar la seguridad continuada del vuelo.»;

ii) se añade la letra e) siguiente:

«e) El comandante, tan pronto como sea posible, deberá informar a la unidad de servicios de tránsito aéreo (ATS) correspondiente de cualquier situación meteorológica o condición de vuelo peligrosa que pueda afectar a la seguridad de otras aeronaves.»;

- b) el punto CAT.GEN.MPA.150 se sustituye por el texto siguiente:

«CAT.GEN.MPA.150 Amerizaje forzoso— Aviones

El operador solo operará un avión con una configuración aprobada de más de treinta asientos para pasajeros en vuelo sobre el agua, a una distancia de un terreno adecuado para realizar un aterrizaje de emergencia, que exceda de ciento veinte minutos a velocidad de crucero o cuatrocientas millas náuticas, la que sea menor, si dicho avión cumple los requisitos de amerizaje forzoso que se prescriban en las especificaciones de certificación aplicables.»;

- c) en el punto CAT.GEN.MPA.180, letra a), el punto 10 se sustituye por el texto siguiente:

«10) el registro técnico de la aeronave, de conformidad con el anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014;»;

- d) el punto CAT.GEN.MPA.210 se sustituye por el texto siguiente:

«CAT.GEN.MPA.210 Localización de una aeronave en peligro — Aviones

Los siguientes aviones irán equipados de un medio robusto y automático para, en caso de accidente en el que el avión sufra daños graves, determinar con exactitud la ubicación del punto de finalización del vuelo:

- 1) todos los aviones con una MCTOM superior a 27 000 kg, con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros superior a 19, y cuyo primer CofA individual se haya otorgado el 1 de enero de 2023 o posteriormente;
- 2) todos los aviones con una MCTOM superior a 45 500 kg y cuyo primer CofA individual se haya otorgado el 1 de enero de 2023 o posteriormente.»;

- e) en el punto CAT.OP.MPA.170, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) dispongan de una tarjeta con instrucciones de seguridad, donde se indique mediante pictogramas el funcionamiento de los equipos de seguridad y de emergencia y las salidas de emergencia que pudieran tener que llegar a utilizar.»;

- f) el punto CAT.OP.MPA.320 se sustituye por el texto siguiente:

«CAT.OP.MPA.320 Categorías de avión

- a) Las categorías de avión se basarán en la velocidad aerodinámica indicada en el umbral (V_{AT}), que equivale a la velocidad de pérdida (V_{SO}) multiplicada por 1,3 o una g (gravedad) velocidad de pérdida (V_{S1g}) multiplicada por 1,23 en la configuración de aterrizaje con la masa máxima certificada de aterrizaje. Si están disponibles tanto V_{SO} como V_{S1g} , se utilizará el mayor valor resultante de V_{AT} .
- b) Se utilizarán las categorías de avión especificadas en el cuadro siguiente.

Cuadro 1: Categorías de avión correspondientes a los valores V_{AT}

Categoría de avión	V_{AT}
A	Menos de 91 kt
B	De 91 a 120 kt
C	De 121 a 140 kt
D	De 141 a 165 kt
E	De 166 a 210 kt

- c) La configuración de aterrizaje que deba tenerse en cuenta se especificará en el manual de operaciones.

- d) El operador podrá aplicar una masa de aterrizaje inferior para determinar la V_{AT} si la autoridad competente lo autoriza. Dicha masa de aterrizaje menor deberá ser un valor permanente, independiente de las condiciones cambiantes de las operaciones diarias.»;

- g) en el punto CAT.IDE.A.100, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Los instrumentos y los equipos no requeridos en virtud del presente anexo (parte CAT), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:
 - 1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 y CAT.IDE.A.345 del presente anexo;
 - 2) los instrumentos y los equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o averías.»;
- h) en el punto CAT.IDE.A.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (“MMEL”), de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III.»;
- i) el punto CAT.IDE.A.125 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), punto 1, el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:
 - «iii) la altitud barométrica.»;
 - ii) en la letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1) la altitud barométrica.»;
- j) el punto CAT.IDE.A.130 se modifica como sigue:
- i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) dos medios para medir y mostrar la altitud barométrica.»;
 - ii) en la letra h), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1) la altitud barométrica.»;
- k) el punto CAT.IDE.A.205 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9, cuyo CofA individual haya sido expedido por primera vez el 8 de abril de 2015 o posteriormente.»;
 - ii) en la letra b), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3) en los asientos de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al de un piloto:
 - i) dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que podrá usarse independientemente;
 - ii) o bien una correa diagonal para los hombros y un cinturón de seguridad que podrán usarse independientemente para los siguientes aviones:
 - A) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables;
 - B) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que no cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables y cuyo CofA individual haya sido expedido por primera vez antes del 28 de octubre de 2014;
 - C) aviones certificados con arreglo a la especificación CS-VLA o equivalente y CS-LSA o equivalente.»;
- l) en el punto CAT.IDE.A.245, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
- «d) Los aviones estarán equipados con un PBE portátil adicional instalado junto al extintor portátil al que se hace referencia en el punto CAT.IDE.A.250, letras b) y c), o adyacente a la entrada del compartimento de carga, en caso de que el extintor portátil se instale en un compartimento de carga.»;

- m) en el punto CAT.IDE.A.275, las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:
- «c) En el caso de aviones con una MOPSC igual o inferior a diecinueve y el certificado de tipo basado en las especificaciones de certificación de la Agencia, el sistema de iluminación de emergencia a que se hace referencia en la letra a) incluirá los equipos a que se refiere la letra b), puntos 1, 2 y 3.
 - d) En el caso de aviones con una MOPSC igual o inferior a diecinueve y que no estén certificados sobre la base de las especificaciones de certificación de la Agencia, el sistema de iluminación de emergencia a que se hace referencia en la letra a) incluirá los equipos a que se refiere la letra b), punto 1.»;
- n) en el punto CAT.IDE.A.285, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) Los hidroaviones que operen sobre agua deberán estar equipados con los siguientes elementos:
 - 1) un ancla de mar y otros equipos necesarios que faciliten el amarre, el anclaje o las maniobras del hidroavión en el agua, adecuados a sus dimensiones, masa y características de manejo;
 - 2) equipos para efectuar las señales acústicas prescritas en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, cuando proceda.»;
- o) en el punto CAT.IDE.A.345, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) No obstante lo dispuesto en la letra b), los aviones utilizados en operaciones de corto alcance en el espacio aéreo superior del Atlántico Norte (NAT HLA) y que no crucen el Atlántico Norte estarán equipados con al menos un sistema de comunicación de largo alcance, en caso de que se publiquen procedimientos de comunicación alternativos para el espacio aéreo afectado.»;
- p) el punto CAT.IDE.H.100 se modifica como sigue:
- i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) Los instrumentos y equipos requeridos en esta subparte deberán estar aprobados de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad pertinentes, excepto los siguientes elementos:
 - 1) luces portátiles independientes;
 - 2) reloj de precisión;
 - 3) soporte para cartas de navegación;
 - 4) botiquín de primeros auxilios;
 - 5) megáfonos;
 - 6) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica;
 - 7) anclas de mar y equipo de amarre;
 - 8) dispositivos de sujeción para niños.»;
 - i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) Los instrumentos y equipos no requeridos en virtud del presente anexo (parte CAT), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:
 - 1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 y CAT.IDE.H.345 del presente anexo;
 - 2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del helicóptero, incluso en caso de fallos o averías.»;
- q) en el punto CAT.IDE.H.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el helicóptero dentro de las limitaciones de la MMEL, de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III.»;

- r) el punto CAT.IDE.H.125 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), punto 1, el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:
«iii) la altitud barométrica;»
 - ii) en la letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1) la altitud barométrica;»
- s) el punto CAT.IDE.H.130 se modifica como sigue:
- i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
«b) dos medios para medir y mostrar la altitud barométrica. Para operaciones con piloto único en VFR nocturnas, el altímetro barométrico puede ser sustituido por un radioaltímetro;»
 - ii) en la letra h), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1) la altitud barométrica;»
- t) en el punto CAT.IDE.H.315, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) un ancla de mar y otros equipos necesarios que faciliten el amarre, el anclaje o las maniobras del helicóptero en el agua, adecuados a sus dimensiones, masa y características de manejo; y»;
- u) el punto CAT.IDE.H.320 se sustituye por el texto siguiente:

«CAT.IDE.H.320 Todos los helicópteros en vuelos sobre agua — Amerizaje forzoso

- a) Los helicópteros estarán diseñados para amerizar o certificados para el amerizaje forzoso de acuerdo con la especificación de certificación pertinente cuando operen como performance clase 1 o 2 en un vuelo sobre el agua en un entorno hostil a una distancia de tierra correspondiente a más de diez minutos de tiempo de vuelo a velocidad normal de crucero.
 - b) Los helicópteros estarán diseñados para amerizar o certificados para el amerizaje forzoso de acuerdo con la especificación de certificación pertinente o dotados de los equipos de flotación de emergencia cuando operen como:
 - 1) performance clase 1 o 2 en un vuelo sobre el agua en un entorno no hostil a una distancia de tierra correspondiente a más de diez minutos de tiempo de vuelo a velocidad normal de crucero;
 - 2) performance clase 2 al despegar o aterrizar sobre el agua, excepto en el caso de operaciones de servicio de emergencia médica con helicóptero (“HEMS”), en el que, a efectos de minimizar la exposición, el aterrizaje o el despegue en un lugar de operaciones HEMS situado en un entorno congestionado se lleve a cabo sobre el agua, o bien
 - 3) performance clase 3 en un vuelo sobre el agua más allá de la distancia de aterrizaje forzoso seguro desde tierra.».
- 5) El anexo V (parte SPA) se modifica como sigue:
- a) el punto SPA.GEN.100 se sustituye por el texto siguiente:

«SPA.GEN.100 Autoridad competente

- a) La autoridad competente para la expedición de una aprobación específica será:
 - 1) en el caso de los operadores comerciales, la autoridad del Estado miembro en el que el operador tenga su centro de actividad principal;
 - 2) en el caso de los operadores no comerciales, la autoridad del Estado en el que el operador tenga su centro de actividad principal, esté establecido o tenga su residencia.

- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), punto 2, en el caso de los operadores no comerciales que utilicen aeronaves matriculadas en un tercer país, los requisitos definidos en el presente anexo para la aprobación de las siguientes operaciones no se aplicarán si dichas aprobaciones han sido expedidas por un Estado de matrícula tercero:
- 1) navegación basada en la performance (PBN);
 - 2) especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS);
 - 3) espacio aéreo con separación mínima vertical reducida (RVSM);
 - 4) operaciones con baja visibilidad (LVO).»;
- b) en el punto SPA.DG.110, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) se asegurará de que una copia de la información entregada al piloto al mando o al comandante se conserve en tierra y que dicha copia, o la información contenida en ella, sea de fácil acceso para el encargado de operaciones de vuelo, el despachador de vuelo o el personal de tierra designado responsable de su parte de las operaciones de vuelo, hasta el momento posterior al vuelo al que se refiere la información.»;
- c) en el punto SPA.NVIS.110, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) *Radioaltímetro*. El helicóptero estará equipado con un radioaltímetro capaz de emitir un aviso sonoro por debajo de una altura predeterminada y un aviso visual y sonoro a una altura seleccionable por el piloto, claramente distinguible durante todas las fases del vuelo NVIS.»;
- d) el punto SPA.HHO.110 se sustituye por el texto siguiente:
- «SPA.HHO.110 Requisitos de equipos aplicables a las HHO**
- a) La instalación de todos los equipos de vuelo de helicópteros con grúas de rescate distintos de un sistema simple de dispositivos de transporte de personal (PCDS), incluidos los equipos de radio, para cumplir lo dispuesto en el punto SPA.HHO.115, y cualquier modificación posterior deberán disponer de una aprobación de aeronavegabilidad apropiada para la función prevista. Los equipos auxiliares estarán diseñados y probados en relación con la norma apropiada según lo requerido por la autoridad competente.
 - b) Las instrucciones de mantenimiento para los equipos y sistemas HHO las establecerá el operador en coordinación con el fabricante y se incluirán en el programa de mantenimiento del helicóptero del operador de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 1321/2014.».
- 6) El anexo VI (parte NCC) se modifica como sigue:
- a) el punto NCC.GEN.100 se sustituye por el texto siguiente:
- «NCC.GEN.100 Autoridad competente**
- La autoridad competente será la autoridad designada por el Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal, esté establecido o tenga su residencia.»;
- b) se inserta el punto NCC.GEN.101 siguiente:
- «NCC.GEN.101 Requisitos adicionales aplicables a las organizaciones de formación de vuelo**
- Las organizaciones de formación reconocidas que estén obligadas a cumplir el presente anexo deberán cumplir asimismo el punto ORO.GEN.310 del anexo III, según proceda.»;
- c) en el punto NCC.IDE.A.100, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) Los instrumentos y equipos o accesorios no requeridos en virtud del presente anexo, así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:
- 1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos NCC.IDE.A.245 y NCC.IDE.A.250 del presente anexo;
 - 2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o averías.»;

- d) en el punto NCC.IDE.A.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo ("MMEL"), de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III; o»;
- e) el punto NCC.IDE.A.120 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3) altitud barométrica;»;
 - ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1) altitud barométrica;»;
- f) el punto NCC.IDE.A.125 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3) altitud barométrica;»;
 - ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1) altitud barométrica;»;
 - iii) la letra h) se sustituye por el texto siguiente:
 - «h) una fuente de alimentación de emergencia, independiente del sistema principal de generación de energía eléctrica, con el fin de alimentar e iluminar un sistema indicador de la actitud durante un mínimo de treinta minutos. La fuente de alimentación de emergencia deberá accionarse automáticamente tras un fallo total del sistema principal de generación de energía eléctrica, y deberá indicarse de forma clara en el instrumento o en el panel de instrumentos que el indicador de actitud está siendo alimentado por el sistema de emergencia.»;
- g) en el punto NCC.IDE.A.180, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso deberá tener:
 - 1) un único punto de liberación;
 - 2) en los asientos para el número mínimo requerido de miembros de la tripulación de cabina, dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueda usarse independientemente;
 - 3) en los asientos de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al de un piloto:
 - i) dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que podrá usarse independientemente;
 - ii) o bien una correa diagonal para los hombros y un cinturón de seguridad que podrán usarse independientemente para los siguientes aviones:
 - A) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables;
 - B) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que no cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables y cuyo CofA individual haya sido expedido por primera vez antes del 25 de agosto de 2016.»;
- h) en el punto NCC.IDE.A.250, se añade la letra e) siguiente:
- «e) Los aviones deberán estar equipados con equipos de vigilancia de conformidad con los requisitos del espacio aéreo aplicables.»;
- i) en el punto NCC.IDE.H.100, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) Los instrumentos y equipos o accesorios no requeridos en virtud del presente anexo, así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:
 - 1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos NCC.IDE.H.245 y NCC.IDE.H.250 del presente anexo;
 - 2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del helicóptero, incluso en caso de fallos o averías.»;

- j) en el punto NCC.IDE.H.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el helicóptero dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (“MMEL”), de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III; o»;
- k) el punto NCC.IDE.H.120 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3) altitud barométrica;»;
 - ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1) altitud barométrica;»;
- l) el punto NCC.IDE.H.125 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3) altitud barométrica;»;
 - ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1) altitud barométrica;»;
- m) el punto NCC.IDE.H.235 se sustituye por el texto siguiente:

«NCC.IDE.H.235 Todos los helicópteros en vuelos sobre agua — Amerizaje forzoso

Los helicópteros deberán estar diseñados para amerizar o certificados para amerizaje forzoso de acuerdo con las especificaciones de certificación pertinentes o dotados de equipo de flotación de emergencia cuando operen en un vuelo sobre agua en un entorno hostil a una distancia de tierra correspondiente a más de diez minutos de tiempo de vuelo a velocidad de crucero normal.»;

- n) en el punto NCC.IDE.H.250, se añade la letra e) siguiente:
- «e) Los helicópteros deberán estar equipados con equipos de vigilancia de conformidad con los requisitos del espacio aéreo aplicables.».
- 7) El anexo VII (parte NCO) se modifica como sigue:
- a) en el punto NCO.GEN.100, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) Si la aeronave estuviera matriculada en un tercer país, la autoridad competente será la autoridad designada por el Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal, esté establecido o tenga su residencia.»;
 - b) se inserta el punto NCO.GEN.104 siguiente:

«NCO.GEN.104 Utilización de las aeronaves incluidas en un AOC por un operador NCO

- a) Un operador NCO (no comercial) podrá utilizar aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas que figuran en el AOC de un operador para llevar a cabo operaciones no comerciales de conformidad con el presente anexo.
- b) El operador NCO que utilice la aeronave de conformidad con la letra a) establecerá un procedimiento:
 - 1) que describa claramente cómo se transfiere el control operativo de la aeronave entre el titular del AOC y el operador NCO, tal como se indica en el punto ORO.GEN.310 del anexo III;
 - 2) que describa el procedimiento de transferencia de la aeronave una vez haya sido devuelta al titular del AOC.

Ese procedimiento se plasmará en un contrato entre el titular del AOC y el operador NCO.

El operador NCO se asegurará de que el procedimiento se comunique al personal pertinente.

- c) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave que haya sido utilizada de conformidad con la letra a) será gestionado por la organización responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave incluida en el AOC, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014.
- d) El operador NCO que utilice la aeronave de conformidad con la letra a) garantizará lo siguiente:
 - 1) que todos los vuelos efectuados bajo su control operativo se registran en el sistema de registro técnico de la aeronave;
 - 2) que no se han introducido cambios en los sistemas o la configuración de la aeronave;

- 3) que se notifica a la organización a que se refiere la letra c), inmediatamente después de terminado el vuelo, cualquier defecto o avería técnica que se produzca mientras la aeronave esté bajo su control operativo;
 - 4) que el titular del AOC recibe una copia de cualquier notificación de sucesos relacionada con los vuelos efectuados con la aeronave, cumplimentada de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018.»;
- d) en el punto NCO.IDE.A.100, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:
- «b) Los siguientes elementos, cuando se requieran en virtud de esta subparte, no necesitarán aprobación de equipo:
 - 1) fusibles de repuesto;
 - 2) luces portátiles independientes;
 - 3) reloj de precisión;
 - 4) botiquín de primeros auxilios;
 - 5) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica;
 - 6) ancla de mar y equipo de amarre;
 - 7) dispositivo de sujeción para niños;
 - 8) un PCDS simple utilizado por un especialista como dispositivo de sujeción.
 - c) Los instrumentos y equipos no requeridos en virtud del anexo VII (parte NCO), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:
 - 1) la información suministrada por dichos instrumentos o equipos no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos NCO.IDE.A.190 y NCO.IDE.A.195 del anexo VII;
 - 2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o averías.»;
- e) en el punto NCO.IDE.A.120, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) altitud barométrica;»;
- f) en el punto NCO.IDE.A.125, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) altitud barométrica;»;
- g) en el punto NCO.IDE.A.140, letra a), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) un cinturón de seguridad en cada asiento y cinturones de sujeción para cada litera;»;
- h) en el punto NCO.IDE.A.195, se añade la letra e) siguiente:
- «e) Los aviones deberán estar equipados con equipos de vigilancia de acuerdo con los requisitos del espacio aéreo aplicables.»;
- i) en el punto NCO.IDE.H.100, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:
- «b) Los siguientes elementos, cuando se requieran en virtud de esta subparte, no necesitarán aprobación de equipo:
 - 1) luces portátiles independientes;
 - 2) reloj de precisión;
 - 3) botiquín de primeros auxilios;
 - 4) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica;
 - 5) ancla de mar y equipo de amarre;
 - 6) dispositivo de sujeción para niños;
 - 7) un PCDS simple utilizado por un especialista como dispositivo de sujeción.

- c) Los instrumentos y equipos o accesorios no requeridos en virtud del anexo VII (parte NCO), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:
- 1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos NCO.IDE.H.190 y NCO.IDE.H.195 del anexo VII;
 - 2) los instrumentos y equipos o accesorios no afectarán a la aeronavegabilidad del helicóptero, incluso en caso de fallos o averías.»;
- j) en el punto NCO.IDE.H.120, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) altitud barométrica.»;
- k) en el punto NCO.IDE.H.125, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) altitud barométrica.»;
- l) en el punto NCO.IDE.H.140, letra a), los puntos 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:
- «1) un asiento o litera para cada persona de edad igual o superior a veinticuatro meses que se encuentre a bordo, o un puesto para cada miembro de la tripulación o especialista a bordo;
 - 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, y dispositivos de sujeción en cada puesto.»;
- m) el punto NCO.IDE.H.185 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.IDE.H.185 Todos los helicópteros en vuelos sobre agua — Amerizaje forzoso

Los helicópteros que efectúen vuelos sobre agua en un entorno hostil a una distancia de tierra superior a 50 NM deberán ser de uno de los tipos siguientes:

- a) helicópteros diseñados para amerizar de acuerdo con las especificaciones de certificación pertinentes;
 - b) helicópteros certificados para el amerizaje forzoso de acuerdo con las especificaciones de certificación pertinentes;
 - c) helicópteros dotados de equipos de flotación de emergencia.»;
- n) en el punto NCO.IDE.H.195, se añade la letra e) siguiente:
- «e) Los helicópteros deberán estar equipados con equipos de vigilancia de acuerdo con los requisitos del espacio aéreo aplicables.»;
- o) en el punto NCO.SPEC.HEC.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) La instalación de todos los equipos de grúa de rescate y ganchos de carga distintos de un PCDS simple y cualquier modificación posterior deberán disponer de una aprobación de aeronavegabilidad apropiada para la función prevista.»;
- p) el punto NCO.SPEC.PAR.120 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.SPEC.PAR.120 Transporte y liberación de mercancías peligrosas

No obstante lo dispuesto en el punto NCO.SPEC.160, los paracaidistas podrán transportar dispositivos fumígenos y salir de la aeronave con el propósito de efectuar una exhibición paracaidista sobre zonas habitadas de ciudades, pueblos o asentamientos, o sobre reuniones de personas al aire libre, siempre que dichos dispositivos estén fabricados para tal fin.»;

- q) en la subparte E, se añade la sección 6 siguiente:

«SECCIÓN 6

Vuelos de verificación de mantenimiento (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Niveles de los vuelos de verificación de mantenimiento

Antes de llevar a cabo un vuelo de verificación de mantenimiento, el operador determinará el nivel de vuelo aplicable:

- a) un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A”: cuando se prevea el uso de procedimientos anormales o de emergencia, según se definan en el manual de vuelo de la aeronave, o cuando el vuelo sea necesario para probar el funcionamiento de un sistema de reserva o de otros dispositivos de seguridad;

- b) un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel B”: para cualquier vuelo de verificación de mantenimiento que no sea de nivel A.

NCO.SPEC.MCF.105 Limitaciones operativas

- a) No obstante lo dispuesto en el punto NCO.GEN.105, letra a), punto 4, del presente anexo, podrá efectuarse un vuelo de verificación de mantenimiento con una aeronave que haya sido calificada de apta para el servicio sin haberse completado el mantenimiento, de conformidad con el punto M.A.801, letra g), o el punto 145.A.50, letra e), del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.
- b) No obstante lo dispuesto en el punto NCO.IDE.A.105 o NCO.IDE.H.105, el piloto al mando podrá llevar a cabo un vuelo con elementos del equipo o funciones que se encuentren inoperativos o falten y que sean necesarios para el vuelo en caso de que dichos equipos o funciones hayan sido incluidos en la lista de verificación a que se refiere el punto NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Lista de verificación e instrucciones de seguridad

- a) La lista de verificación a que se refiere el punto NCO.SPEC.105 se actualizará según sea necesario antes de cada vuelo de verificación de mantenimiento y tendrá en cuenta los procedimientos operativos que se prevé seguir durante ese vuelo de verificación de mantenimiento concreto.
- b) No obstante lo dispuesto en el punto NCO.SPEC.125, letra b), el especialista dará instrucciones de seguridad antes de cada vuelo de verificación de mantenimiento.

NCO.SPEC.MCF.120 Requisitos aplicables a la tripulación de vuelo

Al seleccionar a un miembro de la tripulación de vuelo para un vuelo de verificación de mantenimiento, el operador tendrá en cuenta la complejidad de la aeronave y el nivel del vuelo de verificación de mantenimiento tal como se define en el punto NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Composición de la tripulación y personas a bordo

- a) El piloto al mando determinará la necesidad de contar con miembros de la tripulación o especialistas adicionales, o con ambos, antes de cada vuelo de verificación de mantenimiento previsto y lo hará teniendo en cuenta la carga de trabajo prevista para los miembros de la tripulación de vuelo o los especialistas y la evaluación de riesgos.
- b) El piloto al mando de un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A” no autorizará la presencia a bordo de personas distintas de las requeridas con arreglo a la letra a).

NCO.SPEC.MCF.130 Simulación de procedimientos anormales o de emergencia en vuelo

No obstante lo dispuesto en el punto NCO.SPEC.145, el piloto al mando podrá simular situaciones que requieran la aplicación de procedimientos anormales o de emergencia con un especialista a bordo si la simulación es necesaria para alcanzar el objetivo del vuelo y si ha sido incluida en la lista de verificación mencionada en el punto NCO.SPEC.MCF.110 o en procedimientos operativos.

NCO.SPEC.MCF.140 Sistemas y equipos

Cuando un vuelo de verificación de mantenimiento tenga por objeto comprobar el correcto funcionamiento de un sistema o un equipo, dicho sistema o equipo se considerará potencialmente no fiable y se acordarán medidas de mitigación adecuadas antes del vuelo con el fin de minimizar los riesgos para la seguridad del vuelo.».

- 8) El anexo VIII (parte SPO) se modifica como sigue:

- a) en el punto SPO.GEN.005, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) El presente anexo se aplica a cualquier operación especializada en la que se utilice una aeronave para actividades especializadas como agricultura, construcción, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, publicidad aérea y vuelos de verificación de mantenimiento.»;

- b) el punto SPO.GEN.100 se sustituye por el texto siguiente:

«SPO.GEN.100 Autoridad competente

La autoridad competente será la autoridad designada por el Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal, esté establecido o tenga su residencia.»;

- c) en el punto SPO.POL.110, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) El operador establecerá un sistema para el cálculo de la masa y el centrado para determinar, para cada vuelo o serie de vuelos, los siguientes elementos:

- 1) masa operativa en seco de la aeronave;
- 2) masa de la carga de tráfico;
- 3) masa de la carga de combustible;
- 4) carga de la aeronave y distribución de la carga;
- 5) masa de despegue, masa de aterrizaje y masa con combustible cero;
- 6) posiciones del CG de la aeronave que sean aplicables.»;

- d) en el punto SPO.IDE.A.100, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) Los siguientes elementos, cuando se requieran en virtud de esta subparte, no necesitarán aprobación de equipo:

- 1) fusibles de repuesto;
- 2) luces portátiles independientes;
- 3) reloj de precisión;
- 4) soporte para cartas de navegación;
- 5) botiquines de primeros auxilios;
- 6) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica;
- 7) ancla de mar y equipo de amarre;
- 8) un PCDS simple utilizado por un especialista como dispositivo de sujeción.

c) Los instrumentos, equipos o accesorios no requeridos en virtud del presente anexo (parte SPO), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:

- 1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos SPO.IDE.A.215 y SPO.IDE.A.220 del presente anexo;
- 2) los instrumentos, equipos o accesorios no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o averías.»;

- e) el punto SPO.IDE.A.105 se sustituye por el texto siguiente:

«SPO.IDE.A.105 Equipo mínimo para el vuelo

Un vuelo no comenzará si falta o se encuentra inoperativo alguno de los instrumentos, elementos del equipo o funciones del avión requeridos para el vuelo previsto, a menos que se cumpla alguna de las condiciones siguientes:

- a) que el avión opere de conformidad con la lista de equipo mínimo (MEL);
- b) en el caso de los aviones motopropulsados complejos y de cualquier avión utilizado en operaciones comerciales, que el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL), de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III;
- c) que el avión esté sujeto a una autorización de vuelo expedida de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.»;

- f) el punto SPO.IDE.A.120 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
«3) la altitud barométrica;»;
 - ii) en la letra e), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1) la altitud barométrica;»;
- g) el punto SPO.IDE.A.125 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
«3) altitud barométrica;»;
 - ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1) altitud barométrica;»;
 - iii) en la letra e), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
«4) una fuente de alimentación de emergencia, independiente del sistema principal de generación de energía eléctrica, con el fin de alimentar e iluminar un sistema indicador de la actitud durante un mínimo de treinta minutos. La fuente de alimentación de emergencia deberá accionarse automáticamente tras un fallo total del sistema principal de generación de energía eléctrica, y deberá indicarse de forma clara en el instrumento o en el panel de instrumentos que el indicador de actitud está siendo alimentado por el sistema de emergencia.»;
- h) en el punto SPO.IDE.A.160, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) el cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso requerido en la letra d) deberá tener:
- 1) un único punto de liberación;
 - 2) en los asientos de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al de un piloto:
 - i) dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que podrá usarse independientemente;
 - ii) o bien una correa diagonal para los hombros y un cinturón de seguridad que podrán usarse independientemente para los siguientes aviones:
 - A) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables;
 - B) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que no cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables y cuyo CofA individual haya sido expedido por primera vez antes del 25 de agosto de 2016.»;
- i) en el punto SPO.IDE.A.220, se añade la letra e) siguiente:
- «e) Los aviones deberán estar equipados con equipos de vigilancia de acuerdo con los requisitos del espacio aéreo aplicables.»;
- j) el punto SPO.IDE.H.100 se modifica como sigue:
- i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
«b) Los siguientes elementos, cuando se requieran en virtud de esta subparte, no necesitarán aprobación de equipo:
 - 1) luces portátiles independientes;
 - 2) reloj de precisión;
 - 3) botiquín de primeros auxilios;
 - 4) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica;
 - 5) ancla de mar y equipo de amarre;
 - 6) dispositivo de sujeción para niños;
 - 7) un PCDS simple utilizado por un especialista como dispositivo de sujeción.»;

ii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Los instrumentos, equipos o accesorios no requeridos en virtud del presente anexo (parte SPO), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:

- 1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos SPO.IDE.H.215 y SPO.IDE.H.220 del presente anexo;
- 2) los instrumentos, equipos o accesorios no afectarán a la aeronavegabilidad del helicóptero, incluso en caso de fallos o averías.»;

k) el punto SPO.IDE.H.105 se sustituye por el texto siguiente:

«SPO.IDE.H.105 Equipo mínimo para el vuelo

Un vuelo no comenzará si falta o se encuentra inoperativo alguno de los instrumentos, elementos del equipo o funciones del helicóptero requeridos para el vuelo previsto, a menos que se cumpla alguna de las condiciones siguientes:

- a) que el helicóptero sea operado de conformidad con la lista de equipo mínimo (MEL);
 - b) en el caso de los helicópteros motopropulsados complejos y de cualquier helicóptero utilizado en operaciones comerciales, que el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el helicóptero dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL), de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III;
 - c) el helicóptero esté sujeto a una autorización de vuelo expedida de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.»;
- l) el punto SPO.IDE.H.120 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
«3) altitud barométrica.»;
 - ii) en la letra d), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1) altitud barométrica.»;
- m) el punto SPO.IDE.H.125 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
«3) altitud barométrica.»;
 - ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1) altitud barométrica.»;
- n) en el punto SPO.IDE.H.220, se añade la letra e) siguiente:
- «e) Los helicópteros deberán estar equipados con equipos de vigilancia de acuerdo con los requisitos del espacio aéreo aplicables.»;
- o) el punto SPO.SPEC.HESLO.100 se sustituye por el texto siguiente:

«SPO.SPEC.HESLO.100 Procedimientos operativos estándar

Los procedimientos operativos estándar para las HESLO deberán especificar:

- a) el equipo que debe transportarse, incluidas sus limitaciones operativas y las entradas apropiadas en la lista de equipo mínimo (MEL), según proceda;
- b) los requisitos de composición de la tripulación y la experiencia de los miembros de la tripulación y los especialistas;
- c) la formación teórica y práctica pertinente para que los miembros de la tripulación lleven a cabo sus tareas, la formación pertinente para que los especialistas lleven a cabo sus tareas, y la cualificación y designación de las personas que impartirán dicha formación a los miembros de la tripulación y a los especialistas;
- d) las responsabilidades y las funciones de los miembros de la tripulación y los especialistas;
- e) los criterios de performance del helicóptero que deben cumplirse para llevar a cabo operaciones HESLO;
- f) los procedimientos normales, anormales y de emergencia.»;

- p) el punto SPO.SPEC.HEC.100 se sustituye por el texto siguiente:

«SPO.SPEC.HEC.100 Procedimientos operativos estándar

Los procedimientos operativos estándar para las HEC deberán especificar:

- a) el equipo que debe transportarse, incluidas sus limitaciones operativas y las entradas apropiadas en la lista de equipo mínimo (MEL), según proceda;
 - b) los requisitos de composición de la tripulación y la experiencia de los miembros de la tripulación y los especialistas;
 - c) la formación teórica y práctica pertinente para que los miembros de la tripulación lleven a cabo sus tareas, la formación pertinente para que los especialistas lleven a cabo sus tareas, y la cualificación y designación de las personas que impartirán dicha formación a los miembros de la tripulación y a los especialistas;
 - d) las responsabilidades y las funciones de los miembros de la tripulación y los especialistas;
 - e) los criterios de performance del helicóptero que deben cumplirse para llevar a cabo operaciones HEC;
 - f) los procedimientos normales, anormales y de emergencia.»;
- q) en el punto SPO.SPEC.HEC.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) La instalación de todos los equipos de grúa de rescate y ganchos de carga distintos de un PCDS simple y cualquier modificación posterior deberán disponer de una aprobación de aeronavegabilidad apropiada para la función prevista.»;
- r) el punto SPO.SPEC.PAR.125 se sustituye por el texto siguiente:

«SPO.SPEC.PAR.125 Liberación de mercancías peligrosas

No obstante lo dispuesto en el punto SPO.GEN.155, los paracaidistas podrán salir de la aeronave con el propósito de efectuar una exhibición paracaidista sobre zonas habitadas de ciudades, pueblos o asentamientos o sobre reuniones de personas al aire libre portando dispositivos fumígenos, siempre que estén fabricados para tal fin.»;

- s) en la subparte E, se añade la sección 5 siguiente:

«SECCIÓN 5

Vuelos de verificación de mantenimiento (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Niveles de los vuelos de verificación de mantenimiento

Antes de llevar a cabo un vuelo de verificación de mantenimiento, el operador determinará el nivel de vuelo aplicable:

- a) un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A”: cuando se prevea el uso de procedimientos anormales o de emergencia, según se definan en el manual de vuelo de la aeronave, o cuando el vuelo sea necesario para probar el funcionamiento de un sistema de reserva o de otros dispositivos de seguridad;
- b) un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel B”: para cualquier vuelo de verificación de mantenimiento que no sea de “nivel A”.

SPO.SPEC.MCF.105 Programa de vuelo para un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A”

Antes de realizar un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A” con una aeronave motopropulsada compleja, el operador elaborará un programa de vuelo y documentará su existencia.

SPO.SPEC.MCF.110 Manual de vuelo de verificación de mantenimiento para un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A”

El operador que realice un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A” deberá:

- a) describir las operaciones y los procedimientos asociados en el manual de operaciones mencionado en el punto ORO.MLR.100 del anexo III o en un manual específico de vuelo de verificación de mantenimiento;
- b) actualizar el manual cuando sea necesario;

- c) informar a todo el personal afectado de la existencia del manual y de los cambios realizados en él que sean pertinentes para sus funciones;
- d) entregar a la autoridad competente el manual y sus actualizaciones.

SPO.SPEC.MCF.115 Requisitos aplicables a la tripulación de vuelo para un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A”

- a) El operador seleccionará a los miembros de la tripulación de vuelo adecuados teniendo en cuenta la complejidad de la aeronave y el nivel del vuelo de verificación de mantenimiento. Al seleccionar a los miembros de la tripulación de vuelo para un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A” con una aeronave motopropulsada compleja, el operador velará por lo siguiente:
 - 1) que el piloto al mando haya realizado un curso de formación de conformidad con el punto SPO.SPEC.MCF.120; si la formación se ha realizado en un simulador, el piloto llevará a cabo al menos un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A” como piloto supervisor o como observador antes de volar como piloto al mando en un vuelo ese tipo;
 - 2) que el piloto al mando haya completado en aeronaves de la misma categoría que la que vaya a pilotar un mínimo de mil horas de vuelo, de las cuales, como mínimo, cuatrocientas como piloto al mando en aeronaves motopropulsadas complejas y al menos cincuenta en ese tipo concreto de aeronave.

No obstante lo dispuesto en el punto 2 del párrafo primero, si el operador introduce un nuevo tipo de aeronave en sus operaciones y evalúa las cualificaciones del piloto con arreglo a un procedimiento de evaluación establecido, el operador podrá seleccionar a un piloto que tenga menos de cincuenta horas de experiencia en ese tipo concreto de aeronave.

- b) Los pilotos titulares de una habilitación de ensayos en vuelo de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 obtendrán pleno reconocimiento del curso de formación contemplado en la letra a), punto 1, del presente punto, siempre que hayan obtenido la formación inicial y continua necesaria sobre gestión de recursos de la tripulación, de conformidad con los puntos ORO.FC.115 y ORO.FC.215 del anexo III.
- c) El piloto al mando no realizará un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A” en una aeronave motopropulsada compleja si no ha realizado un vuelo de ese tipo en los treinta y seis meses anteriores.
- d) Se recuperará la experiencia reciente como piloto al mando en un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A” después de realizar un vuelo de ese tipo en calidad de observador o de piloto supervisor, o tras ejercer de piloto al mando en un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A” en un simulador.

SPO.SPEC.MCF.120 Curso de formación de la tripulación de vuelo para vuelos de verificación de mantenimiento de “nivel A”

- a) El curso de formación requerido para un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A” se llevará a cabo con arreglo a un plan detallado.
- b) La instrucción de vuelo del curso de formación se realizará de una de las maneras siguientes:
 - 1) en un simulador que, con fines de formación, refleje adecuadamente la reacción de la aeronave y de sus sistemas a las verificaciones que se estén realizando;
 - 2) durante un vuelo en una aeronave en el que el miembro de la tripulación demuestre las técnicas de vuelo de verificación de mantenimiento.
- c) Un curso de formación realizado en una categoría de aeronave se considera válido para todos los tipos de aeronaves de esa categoría.
- d) Al considerar la aeronave utilizada para la formación y la aeronave que se pilotará durante el vuelo de verificación de mantenimiento, el operador determinará si ve necesario un entrenamiento de diferencias o de familiarización y describirá el contenido de dicho entrenamiento.

SPO.SPEC.MCF.125 Composición de la tripulación y personas a bordo

- a) El operador establecerá procedimientos para determinar la necesidad de especialistas adicionales.
- b) En el caso de un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A”, el operador definirá en su manual las normas aplicables a otras personas a bordo.

- c) En el caso de un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A”, es necesaria la presencia de un especialista o un piloto adicional en la cabina de vuelo para prestar asistencia a los miembros de esta, a menos que la configuración de la aeronave no lo permita o que el operador pueda justificar, dada la carga de trabajo de los miembros de la tripulación de vuelo sobre la base del programa de vuelo, que estos no necesitan asistencia adicional.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulación de procedimientos anormales o de emergencia en vuelo

No obstante lo dispuesto en el punto SPO.OP.185, un especialista podrá estar a bordo de un vuelo de verificación de mantenimiento de “nivel A” si su presencia es necesaria para alcanzar el objetivo del vuelo y si se ha hecho constar en el programa de vuelo.

SPO.SPEC.MCF.135 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso

Al asignar miembros de la tripulación a vuelos de verificación de mantenimiento, los operadores sujetos a la subparte FTL del anexo III (parte ORO) aplicarán las disposiciones de dicha subparte.

SPO.SPEC.MCF.140 Sistemas y equipos

Cuando un vuelo de verificación de mantenimiento tenga por objeto comprobar el correcto funcionamiento de un sistema o de un equipo, dicho sistema o equipo se considerará potencialmente no fiable y se acordarán medidas de mitigación adecuadas antes del vuelo con el fin de minimizar los riesgos para la seguridad del vuelo.

SPO.SPEC.MCF.145 Requisitos relativos al registrador de voz de cabina de vuelo, al registrador de datos de vuelo y a la grabación de enlaces de datos para titulares de un AOC

En el caso de un vuelo de verificación de mantenimiento de una aeronave utilizada normalmente para operaciones de transporte aéreo comercial, seguirán aplicándose las disposiciones relativas a los registradores de voz de cabina de vuelo (CVR), los registradores de datos de vuelo (FDR) y los registradores de grabación de enlaces de datos (DLR) del anexo IV (parte CAT).».

ANEXO II

Los anexos I y V *ter* del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 se modifican como sigue:

1) En el anexo I (parte M), punto M.A.201, se añade la letra k) siguiente:

«k) Cuando una aeronave incluida en un certificado de operador aéreo se utilice para operaciones no comerciales o para operaciones especializadas con arreglo al punto ORO.GEN.310 del anexo III o al punto NCO.GEN.104 del anexo VII del Reglamento (UE) n.º 965/2012, el operador garantizará que las tareas relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad las realice la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO) o la organización de aeronavegabilidad combinada (CAO) aprobada de conformidad con el anexo V *quinqües* (parte CAO), según proceda, del titular del certificado de operador aéreo.».

2) En el anexo V *ter* (parte ML), punto ML.A.201, se añade la letra h) siguiente:

«h) En caso de que una aeronave incluida en un certificado de operador aéreo se utilice para operaciones no comerciales o especializadas en el marco del punto ORO.GEN.310 del anexo III o el punto NCO.GEN.104 del anexo VII del Reglamento (UE) n.º 965/2012, el operador garantizará que las tareas relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad las realice la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO) o la organización de aeronavegabilidad combinada (CAO) aprobada de conformidad con el anexo V *quinqües* (parte CAO), según proceda, del titular del certificado de operador aéreo.».
