

REGLAMENTO (UE) 2015/140 DE LA COMISIÓN
de 29 de enero de 2015
que modifica el Reglamento (UE) n° 965/2012 en lo relativo a la cabina de vuelo estéril y corrige dicho Reglamento

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) Los operadores y el personal que participan en la operación de determinadas aeronaves deben cumplir los requisitos esenciales pertinentes que establece el punto 8.b del anexo IV del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (2) El Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión⁽²⁾ establece las condiciones para la seguridad de la operación de las aeronaves.
- (3) A fin de abordar los riesgos asociados a posibles errores debidos a interrupciones o distracciones de la tripulación de vuelo durante determinadas fases del vuelo, debe exigirse a los operadores que garanticen que la tripulación no se vea obligada a llevar a cabo durante las fases críticas del vuelo ninguna actividad distintas de las necesarias para la operación segura de la nave.
- (4) El Reglamento (UE) n° 965/2012 establece un límite al número de personas que pueden encontrarse a bordo durante operaciones especializadas. No obstante, dicho límite no se justifica por razones de seguridad. Debe, por tanto, modificarse el artículo 5, apartado 7.
- (5) El Reglamento (UE) n° 71/2014 de la Comisión⁽³⁾ insertó un artículo 9 bis en el Reglamento (UE) n° 965/2012. Posteriormente, el Reglamento (UE) n° 83/2014 de la Comisión⁽⁴⁾ insertó un segundo artículo 9 bis, el cual, de hecho, debió haberse numerado 9 ter. Por razones de claridad y de seguridad jurídica, dicho artículo 9 bis, tal y como fue insertado por el Reglamento (UE) n° 83/2014, debe ser sustituido y numerado correctamente.
- (6) Por razones de seguridad jurídica y para asegurar la coherencia con los términos empleados en el Reglamento (CE) n° 216/2008, es necesario, en determinadas lenguas, corregir ciertos términos empleados en el Reglamento (UE) n° 965/2012.
- (7) Por lo tanto, el Reglamento (UE) n° 965/2012 debe modificarse en consecuencia.
- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen⁽⁵⁾ emitido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, conforme al artículo 17, apartado 2, letra b), y al artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 65 del Reglamento (CE) n° 216/2008.

⁽¹⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n° 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° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n° 71/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 23 de 28.1.2014, p. 27).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n° 83/2014 de la Comisión, de 29 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 28 de 31.1.2014, p. 17).

⁽⁵⁾ Dictamen n° 05/2013, de 10 de junio de 2013, relativo a un Reglamento de la Comisión por el que se establecen las normas de aplicación de los procedimientos de cabina de vuelo estéril.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

1) El artículo 5 queda modificado como sigue:

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

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

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

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

c) en el apartado 7, la segunda frase se sustituye por el texto siguiente:

«No se encontrarán a bordo más personas que las indispensables para la ejecución de la misión, excluidos los miembros de la tripulación.».

2) El artículo 6 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 2, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 216/2008 se explotarán, cuando se trate de aviones, en las condiciones establecidas en la Decisión C(2009) 7633 de la Comisión, de 14 de octubre de 2009, cuando se utilicen en operaciones de transporte aéreo comercial.»;

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

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

3) El artículo 9 bis, tal y como fue insertado por el Reglamento (UE) n° 83/2014, se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9 ter

Revisión

La Agencia efectuará una revisión continua de la eficacia de las disposiciones relativas a las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad y a los requisitos de descanso que figuran en los anexos II y III. A más tardar el 18 de febrero de 2019 la Agencia elaborará un primer informe de los resultados de dicha revisión.

Esa revisión tendrá en cuenta los conocimientos científicos y se basará en los datos operacionales a largo plazo recogidos con la asistencia de los Estados miembros después de la fecha de aplicación del presente Reglamento.

Esa revisión evaluará el impacto de, como mínimo, las siguientes circunstancias sobre el estado de alerta de la tripulación:

- a) actividades de más de 13 horas en los momentos más favorables del día;
- b) actividades de más de 10 horas en los momentos menos favorables del día;
- c) actividades de más de 11 horas para miembros de la tripulación en un estado de aclimatación desconocido;
- d) actividades que incluyan un número elevado de sectores (más de seis);

- e) actividades de guardia tales como imaginarias o reserva seguidas de servicios en vuelo, y
 - f) horarios irregulares.».
- 4) Los anexos I, III, IV, VI y VIII se modifican con arreglo al anexo I del presente Reglamento.

Artículo 2

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

- 1) (no afecta a la versión española).
- 2) Los anexos II, III, IV, VII y VIII quedan corregidos con arreglo al anexo II del presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

No obstante, el artículo 1, punto 3, será aplicable a partir del 18 de febrero de 2016.

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

Hecho en Bruselas, el 29 de enero de 2015.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

Los anexos I, III, IV, VI y VIII del Reglamento (UE) nº 965/2012 se modifican como sigue:

1) En el anexo I, se añade el punto 109 *bis* siguiente:

«(109 *bis*) “cabina de vuelo estéril”: cualquier período en el que no se interrumpe ni distrae a los miembros de la tripulación de vuelo, salvo en asuntos críticos para la seguridad de la operación de la aeronave o la seguridad de los ocupantes;».

2) En el anexo III (PARTE ORO):

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

«f) El operador establecerá procedimientos e instrucciones orientados a la seguridad de la operación de cada tipo de aeronave y que detallarán las funciones y responsabilidades del personal de tierra y de los miembros de la tripulación para todos los tipos de operaciones en tierra y en vuelo. Estos procedimientos e instrucciones no obligarán a los miembros de la tripulación a realizar durante las fases críticas del vuelo más actividades que las imprescindibles para la seguridad de la operación de la aeronave. Se incluirán asimismo procedimientos e instrucciones relativos a la cabina de vuelo estéril.»;

b) en el punto ORO.MLR.105, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) nº 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) nº 748/2012. Si no se ha establecido una MMEL como parte de los datos de idoneidad operativa, la MEL podrá basarse en la MMEL pertinente aceptada por el Estado del operador o el Estado de matrícula, según proceda.».

3) En el anexo IV (PARTE CAT), se añade el punto siguiente:

«CAT.GEN.MPA.124 Rodaje de aeronaves

El operador establecerá procedimientos para el rodaje de aeronaves a fin de garantizar la seguridad de la operación y aumentar la seguridad de las pistas.».

4) En el anexo VI (PARTE NCC), se añade el punto siguiente:

«NCC.GEN.119 Rodaje de aeronaves

El operador establecerá procedimientos para el rodaje a fin de garantizar la seguridad de la operación y aumentar la seguridad de las pistas.».

5) En el anexo VIII (PARTE SPO), se añade el punto siguiente:

«SPO.GEN.119 Rodaje de aeronaves

El operador establecerá procedimientos para el rodaje de aeronaves a fin de garantizar la seguridad de la operación y aumentar la seguridad de las pistas.».

ANEXO II

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

1) En el anexo II:

- a) (no afecta a la versión española);
- b) (no afecta a la versión española).

2) En el anexo III:

a) (no afecta a la versión española);

b) el punto ORO.FC.005, letra b), apartado 2, se sustituye por el texto siguiente:

«2) operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros basadas en reglas de vuelo visual (VFR) diurnas, con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación y dentro de un área local especificada por la autoridad competente, con:

- aviones de hélice monomotores con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos y una MOPSC de 5, o
- helicópteros distintos de los motopropulsados complejos, monomotores, con una MOPSC de 5;»;

c) el punto ORO.FC.105, letra d), apartado 2, se sustituye por el texto siguiente:

«2) operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros realizadas en operaciones VFR diurnas, con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación, o dentro de un área local especificada por la autoridad competente, con helicópteros distintos de los motopropulsados no complejos, monomotores, con una MOPSC de 5.»;

d) el punto ORO.FC.230, letra b), apartado 4, se sustituye por el texto siguiente:

«4) El miembro de la tripulación de vuelo que participe en operaciones diurnas y sobre rutas navegadas mediante referencias visuales en el terreno con helicópteros distintos de los motopropulsados complejos puede realizar la verificación de competencia del operador en solo uno de los tipos adecuados. La verificación de competencia del operador se llevará a cabo cada vez en el tipo menos recientemente utilizado para la verificación de competencia. Los tipos de helicóptero adecuados que pueden agruparse a efectos de la verificación de competencia del operador deben incluirse en el manual de operaciones.»;

e) (no afecta a la versión española).

3) En el anexo IV:

a) (no afecta a la versión española);

b) el punto CAT.OP.MPA.100, letra b), apartado 1, se sustituye por el texto siguiente:

«1) explotación de aeronaves propulsadas distintas de las complejas en operaciones VFR diurnas;»;

c) el punto CAT.OP.MPA.105, letra b), apartado 1, se sustituye por el texto siguiente:

«1) aviones propulsados distintos de los complejos, y;»;

d) el punto CAT. OP.MPA.130, letra a), se sustituye por el texto siguiente:

«a) Excepto para operaciones VFR de aviones distintos de los propulsados complejos, el operador establecerá procedimientos operativos apropiados de salida y llegada/aproximación para cada tipo de avión, teniendo en cuenta la necesidad de reducir al mínimo el efecto del ruido de las aeronaves.»;

e) (no afecta a la versión española);

f) (no afecta a la versión española).

- 4) En el anexo VII
- a) (no afecta a la versión española);
 - b) (no afecta a la versión española).
- 5) En el anexo VIII:
- a) (no afecta a la versión española);
 - b) (no afecta a la versión española);
 - c) (no afecta a la versión española);
 - d) en el punto SPO.IDE.H.195, el título se sustituye por el texto siguiente:
«Vuelo sobre el agua — Helicópteros motopropulsados distintos de los complejos»;
 - e) en el punto SPO.IDE.H.230, la parte introductoria se sustituye por la siguiente:
«Los helicópteros motopropulsados complejos que operen en un vuelo sobre agua en un entorno hostil a una distancia de tierra correspondiente a más de 10 minutos de tiempo de vuelo a velocidad de crucero normal y los helicópteros motopropulsados distintos de los complejos que operen en un vuelo sobre agua en un entorno hostil a una distancia de tierra de más de 50 NM deberán:».
-