



### Sumario

#### II *Actos no legislativos*

##### REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (UE) 2018/394 de la Comisión, de 13 de marzo de 2018, que modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a la supresión de requisitos para las operaciones aéreas con globos** ..... 1
- ★ **Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, de 13 de marzo de 2018, por el que se establecen normas detalladas para la operación de globos en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo** ..... 10
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/396 de la Comisión, de 13 de marzo de 2018, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común** ..... 36

##### DECISIONES

- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2018/397 del Consejo, de 8 de marzo de 2018, relativa al establecimiento del intercambio automatizado de datos de matriculación de vehículos en Portugal** ..... 38



## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO (UE) 2018/394 DE LA COMISIÓN

de 13 de marzo de 2018

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

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

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

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

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

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

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

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### Artículo 1

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

1) El artículo 1 se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

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

c) se añade el apartado 7 siguiente:

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

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

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

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

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

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

4) El artículo 5 se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5) El artículo 6 se modifica como sigue:

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

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

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

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

(\*) Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).»

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

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

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

«Artículo 8

### **Limitaciones del tiempo de vuelo**

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

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

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

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

7) El artículo 10 se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

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

#### *Artículo 2*

#### **Entrada en vigor y aplicación**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 8 de abril de 2019.

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

Hecho en Bruselas, el 13 de marzo de 2018.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

## ANEXO

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

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

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

2) El anexo II se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

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

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

3) El anexo III se modifica como sigue:

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

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

1) un planeador;

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

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

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

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

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

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

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

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

**«NCO.OP.150 Transporte de pasajeros**

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

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

**«NCO.OP.156 Fumar a bordo — Planeadores**

No estará permitido fumar a bordo de planeadores.»;

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

**«NCO.OP.185 Gestión del combustible en vuelo**

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

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

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

**«NCO.POL.105 Pesaje**

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

b) El pesaje deberá ser efectuado:

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

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

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

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

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

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

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

6) El anexo VIII se modifica como sigue:

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

i) el título se sustituye por el texto siguiente:

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

ii) se suprime la letra d);

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

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

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

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

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

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

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

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

**«SPO.OP.160 Uso de auriculares**

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

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

**«SPO.POL.105 Masa y centrado**

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

**REGLAMENTO (UE) 2018/395 DE LA COMISIÓN****de 13 de marzo de 2018****por el que se establecen normas detalladas para la operación de globos en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión debe adoptar las disposiciones de aplicación necesarias para establecer las condiciones para la operación segura de globos de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008, cuando dichas aeronaves reúnen las condiciones especificadas en las letras b) y c) del artículo 4, apartado 1, de ese Reglamento.
- (2) A la luz de la naturaleza específica de las operaciones con globos, son necesarias normas de operación específicas establecidas en un Reglamento autónomo. Esas normas deben basarse en las normas generales para las operaciones aéreas establecidas en el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión <sup>(2)</sup>, debidamente reestructuradas y simplificadas a fin de garantizar que sean proporcionadas y se fundamenten en un enfoque basado en el riesgo, velando al mismo tiempo por que las operaciones con globos se efectúen de forma segura.
- (3) No obstante, las normas específicas para las operaciones aéreas con globos no deben abarcar los requisitos relativos a la supervisión de las operaciones por las autoridades competentes de los Estados miembros, ya que esos requisitos no son específicos de ninguna actividad concreta de operación aérea, sino que se aplican horizontalmente a todas las actividades de ese tipo. En lo que se refiere a la supervisión, los requisitos establecidos en el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 965/2012 y su anexo II deben por tanto seguir aplicándose también en relación con las operaciones aéreas con globos.
- (4) En interés de la seguridad y con miras a garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008, todos los operadores de globos abarcados por el presente Reglamento, a excepción de las organizaciones de diseño o producción que realizan determinadas operaciones, estarán sujetos a una serie de requisitos básicos.
- (5) A fin de ofrecer una protección adicional a los pasajeros de los globos, deben preverse determinados requisitos adicionales para los operadores que efectúen operaciones comerciales con globos, que deberán aplicarse además de los requisitos básicos.
- (6) Esos requisitos adicionales deben tener en cuenta la naturaleza menos compleja de las operaciones comerciales con globos, en comparación con otras formas de transporte aéreo comercial, ser proporcionados y estar fundamentados en un enfoque basado en el riesgo. Por tanto, resulta oportuno sustituir el requisito de un certificado para operaciones comerciales establecido en el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 216/2008 por la obligación de efectuar una declaración previa a la autoridad competente y establecer las modalidades prácticas que rigen tales declaraciones, así como otros requisitos adicionales.
- (7) Sin embargo, teniendo en cuenta el nivel comparativamente bajo de complejidad y a la luz de un enfoque basado en el riesgo, los operadores que efectúan determinadas operaciones comerciales con globos deben estar exentos de la obligación de certificación y de los requisitos adicionales, incluida la obligación de efectuar una declaración previa. En vez de eso, deben estar sujetos solamente a los requisitos básicos establecidos en el presente Reglamento, que son de aplicación a todas las operaciones aéreas con globos cubiertas por el presente Reglamento.
- (8) A fin de garantizar una fácil transición y de evitar perturbaciones en la medida de lo posible, a la hora de introducir el nuevo régimen específico para las operaciones con globos establecido en el presente Reglamento, los certificados, autorizaciones y aprobaciones expedidos a operadores de globos de conformidad con las normas aplicables antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento deben seguir siendo válidos y considerarse

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

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

equivalentes a una declaración formulada de conformidad con el presente Reglamento durante un plazo de tiempo limitado. Al término de dicho plazo, todos los operadores que efectúen operaciones comerciales con globos deben efectuar una declaración de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento.

- (9) A fin de garantizar una fácil transición y de dar a todas las partes interesadas tiempo suficiente para prepararse con vistas a la aplicación de este nuevo régimen, el presente Reglamento solo debe aplicarse a partir de una fecha posterior adecuada.
- (10) La Agencia ha elaborado un proyecto de medidas de aplicación que ha presentado en forma de dictamen <sup>(1)</sup> a la Comisión, de conformidad con el artículo 17, apartado 2, letra b), y el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 216/2008.
- (11) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado por el artículo 65 del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

### Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece normas detalladas para las operaciones aéreas con globos, cuando dichas aeronaves reúnan las condiciones establecidas en las letras b) y c) del artículo 4, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 216/2008.
2. El presente Reglamento no se aplica a las operaciones aéreas con globos de gas cautivos.

#### Artículo 2

### Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «globo»: una aeronave más ligera que el aire, tripulada, no motorizada y que se sostiene en vuelo mediante el uso, bien de un gas más ligero que el aire, o bien de un calentador a bordo, incluidos los globos de gas, los globos de aire caliente, los globos mixtos y, aunque motorizados, los dirigibles de aire caliente;
- 2) «globo de gas»: un globo libre cuya sustentación en vuelo se debe a un gas más ligero que el aire;
- 3) «globo de gas cautivo»: un globo de gas con un sistema de amarre que mantiene el globo continuamente anclado a un punto fijo durante la operación;
- 4) «globo libre»: un globo que no está continuamente anclado a un punto fijo durante la operación;
- 5) «globo de aire caliente»: un globo libre cuya sustentación en vuelo se debe a aire calentado;
- 6) «globo mixto»: un globo libre cuya sustentación en vuelo se debe a una combinación de aire calentado y de gas más ligero que el aire y no inflamable;
- 7) «dirigible de aire caliente»: un globo de aire caliente motorizado, cuyo motor no crea ninguna porción de la sustentación obtenida;
- 8) «vuelo de competición»: operación aérea con un globo realizada a efectos de participación en carreras o competiciones aéreas, incluidas las prácticas para esas operaciones y los vuelos hacia o desde esas carreras o competiciones;
- 9) «vuelo de exhibición»: una actividad de vuelo realizada a efectos de ofrecer una exhibición o proporcionar entretenimiento en un evento anunciado abierto al público, incluidas las prácticas para esas operaciones y los vuelos hacia o desde el evento anunciado;
- 10) «vuelo de iniciación»: una operación aérea a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica que consiste en un viaje aéreo de corta duración ofrecido con el fin de atraer a nuevos alumnos o nuevos miembros por una organización de formación reconocida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión <sup>(2)</sup>, o por una organización creada con el objetivo de promover los deportes aéreos o la aviación de recreo;

<sup>(1)</sup> Dictamen n.º 01/2016 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 6 de enero de 2016, relativo a un Reglamento de la Comisión sobre la revisión de las normas europeas de operación de globos.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

- 11) «lugar de actividad principal»: la sede central o sede social del operador del globo dentro de la cual se ejercen las funciones financieras principales y el control operativo de las actividades a las que se refiere el presente Reglamento;
- 12) «acuerdo de arrendamiento sin tripulación»: un acuerdo entre empresas según el cual la operación del globo es responsabilidad del arrendatario.

### Artículo 3

#### Operaciones aéreas

1. Los operadores de globos deberán operar el globo de conformidad con los requisitos establecidos en la subparte BAS del anexo II.

No obstante, el párrafo primero no se aplicará a las organizaciones de diseño o producción que sean conformes con los artículos 8 y 9, respectivamente, del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión <sup>(1)</sup> y que operen el globo, dentro del ámbito de sus atribuciones, a efectos de la introducción o modificación de tipos de globo.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 216/2008, el requisito de certificación establecido en el mismo no será aplicable a los operadores que efectúen operaciones comerciales con globos.

Esos operadores solo tendrán derecho a llevar a cabo esas operaciones comerciales tras haber declarado a la autoridad competente su capacidad y medios para cumplir las obligaciones asociadas a la operación del globo. La declaración y operación del globo se efectuarán de conformidad con los requisitos establecidos en la subparte BAS, así como con los requisitos establecidos en la subparte ADD del anexo II.

No obstante, el párrafo segundo no se aplicará a los operadores que efectúen las siguientes operaciones con globos:

- a) operaciones de costes compartidos por cuatro personas o menos, incluido el piloto, siempre que los costes directos del vuelo del globo y una parte proporcional de los costes anuales en concepto de almacenamiento, seguro y mantenimiento del globo sean compartidos por todas esas personas físicas;
- b) vuelos de competición o vuelos de exhibición, a condición de que la remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación económica de tales vuelos se limite a la retribución de los costes directos del vuelo del globo y a una contribución proporcionada a los costes anuales en concepto de almacenamiento, seguro y mantenimiento del globo, y de que cualesquiera premios obtenidos no sean de valor superior al especificado por la autoridad competente;
- c) vuelos de iniciación con cuatro personas o menos, incluido el piloto, y vuelos de lanzamiento de paracaidistas, efectuados o bien por una organización de formación que tenga su centro de actividad principal en un Estado miembro y haya sido reconocida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011, o bien por una organización creada con el objetivo de promocionar los deportes aéreos o la aviación de recreo, a condición de que el globo sea operado por la organización en régimen de propiedad o de arrendamiento sin tripulación, que el vuelo no genere beneficios distribuidos fuera de la organización y que, cuando participen personas que no sean miembros de la organización, tales vuelos representen solo una actividad marginal de la organización;
- d) vuelos de entrenamiento, efectuados por una organización de formación que tenga su centro de actividad principal en un Estado miembro y haya sido reconocida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011.

### Artículo 4

#### Disposiciones transitorias

Los certificados, autorizaciones y aprobaciones expedidos a los operadores de globos por los Estados miembros antes del 8 de abril de 2019 de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, o de conformidad con disposiciones de Derecho interno conformes al artículo 10, apartados 2, 3 y 5, letra b), del Reglamento (UE) n.º 965/2012, seguirán siendo válidos hasta el 8 de octubre de 2019.

Hasta el 8 de octubre de 2019, cualquier referencia hecha en el presente Reglamento a una declaración se entenderá igualmente hecha a los certificados, autorizaciones o aprobaciones expedidos por los Estados miembros antes del 8 de abril de 2019.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

*Artículo 5***Entrada en vigor y aplicación**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 8 de abril de 2019.

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

Hecho en Bruselas, el 13 de marzo de 2018.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANEXO I

## DEFINICIONES

[PARTE DEF]

A efectos del anexo II, se aplicarán las definiciones siguientes:

1. «medios aceptables de cumplimiento (AMC)»: normas no obligatorias adoptadas por la Agencia con el fin de ilustrar los medios que permiten establecer la conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 y sus disposiciones de aplicación;
2. «medios alternativos de cumplimiento (AltMoC)»: aquellos que proponen una alternativa a un AMC existente o nuevos medios para determinar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y de sus disposiciones de aplicación, para los que la Agencia no hubiera adoptado AMC específicos;
3. «piloto al mando»: el piloto designado para estar al mando y a cargo del desarrollo seguro del vuelo;
4. «miembro de la tripulación»: persona designada por un operador para desempeñar funciones a bordo de un globo o, cuando las funciones estén directamente relacionadas con la operación del globo, en tierra;
5. «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 servicio de vuelo;
6. «sustancias psicoactivas»: el alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedantes e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y el café;
7. «accidente»: todo suceso relacionado con la utilización de un globo que tenga lugar entre el momento del inicio del inflado del globo y el momento del desinflado completo del globo, en que:
  - a) una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de hallarse en el globo o como consecuencia del contacto directo con cualquier parte del globo, incluidas las partes que se hayan desprendido del globo, pero excluidas las lesiones derivadas de causas naturales o hayan sido autoinfligidas o infligidas por otras personas;
  - b) el globo sufra daños o roturas estructurales que alteren de manera adversa sus características de resistencia estructural, su rendimiento o sus características de vuelo, y que exijan una reparación importante o el recambio del componente dañado; o
  - c) el globo desaparezca o sea totalmente inaccesible;
8. «incidente»: todo suceso, distinto de un accidente, relacionado con la utilización de un globo que afecte o pudiese afectar la seguridad de su utilización;
9. «incidente grave»: todo suceso relacionado con la utilización de un globo que tenga lugar entre el momento del inicio del inflado del globo y el momento del desinflado completo del globo en que haya habido una alta probabilidad de que se produjese un accidente;
10. «fases críticas de vuelo»: el despegue, la aproximación final, la aproximación frustrada, el aterrizaje, y cualquier otra fase de un vuelo que el piloto al mando determine como crítica para la operación segura del globo;
11. «manual de vuelo de la aeronave (AFM)»: el documento que contiene las limitaciones y la información operativas aplicables y aprobadas respecto al globo;
12. «mercancías peligrosas»: artículos o sustancias que pueden presentar riesgos para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente que se enumeran en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas o que deban clasificarse como tales con arreglo a dichas instrucciones;
13. «instrucciones técnicas»: la última edición efectiva de las «Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea», incluido el suplemento y cualquier adendo, aprobada y publicada por la OACI en el documento 9284-AN/905;
14. «zona de operación»: un lugar seleccionado por el piloto al mando o el operador para realizar operaciones de aterrizaje, despegue o carga externa;
15. «repostaje»: la recarga de cilindros de combustible o depósitos de combustible a partir de una fuente externa, excluida la sustitución de los cilindros de combustible;

16. «noche»: el período comprendido entre el final del crepúsculo civil vespertino y el inicio del crepúsculo civil matutino. Termina el crepúsculo civil vespertino cuando el centro del disco solar está 6 grados por debajo del horizonte y comienza el crepúsculo civil matutino cuando el centro del disco solar está 6 grados por debajo del horizonte;
  17. «operación especializada con globo»: una operación, comercial o no, con un globo cuyo objetivo principal no es el transporte de pasajeros con fines turísticos o de experiencia de vuelo, sino operaciones de paracaidismo, saltos de parapente, vuelos de exhibición, vuelos de competición, o actividades especializadas similares;
  18. «carga de tráfico»: la masa total de pasajeros, equipaje, carga y equipo especializado transportados;
  19. «masa del globo en vacío»: la masa determinada al pesar el globo con todo el equipo instalado según se especifica en el AFM;
  20. «acuerdo de arrendamiento con tripulación»: un acuerdo entre operadores en virtud del cual la operación del globo es responsabilidad del arrendador;
  21. «vuelos en globo comerciales para pasajeros» (CPB): una forma de operación de transporte aéreo comercial con globo en que los viajeros son transportados con fines de turismo o de experiencia de vuelo a cambio de una remuneración o de otro tipo de contraprestación económica;
  22. «operación de transporte aéreo comercial» (CAT): la explotación de una aeronave para el transporte de pasajeros, mercancías o correo a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica.
-

## ANEXO II

**OPERACIONES AÉREAS CON GLOBOS**

[PARTE BOP]

## SUBPARTE BAS

**REQUISITOS OPERATIVOS BÁSICOS***Sección 1***Requisitos generales****BOP.BAS.001 Ámbito de aplicación**

De conformidad con el artículo 3, la presente subparte establece los requisitos que deberán cumplir los operadores de globos distintos de las organizaciones de diseño o producción a que se refiere el párrafo segundo del artículo 3, apartado 1.

**BOP.BAS.005 Autoridad competente**

La autoridad competente será la autoridad designada por el Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal o, cuando el operador no tenga un centro de actividad principal, el lugar donde el operador esté establecido o domiciliado. Esa autoridad estará sujeta a los requisitos del artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de conformidad con el artículo 1, apartado 7, de ese Reglamento.

**BOP.BAS.010 Demostración de cumplimiento**

- a) Cuando así lo solicite la autoridad competente que esté verificando el cumplimiento continuo por el operador de lo dispuesto en el punto ARO.GEN.300, letra a), apartado 2, del anexo II del Reglamento (UE) n.º 965/2012, el operador demostrará el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y de los requisitos del presente Reglamento.
- b) El operador utilizará uno de los siguientes medios para demostrar dicho cumplimiento:
  - 1) medios aceptables de cumplimiento (AMC);
  - 2) medios alternativos de cumplimiento (AltMoC).

**BOP.BAS.015 Vuelos de iniciación**

Los vuelos de iniciación serán:

- a) operados de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) diurnas; y
- b) supervisados en lo que respecta a su seguridad por una persona que haya sido designada por la organización que lleve a cabo los vuelos de iniciación.

**BOP.BAS.020 Reacción inmediata ante un problema de seguridad**

El operador aplicará:

- a) las medidas de seguridad ordenadas por la autoridad competente con arreglo a lo dispuesto en la letra c) del punto ARO.GEN.135 del anexo II del Reglamento (UE) n.º 965/2012; y
- b) las directivas de aeronavegabilidad y demás información obligatoria emitida por la Agencia de conformidad con la letra j) del artículo 20, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

**BOP.BAS.025 Designación de piloto al mando**

El operador designará a un piloto al mando cualificado para ejercer de piloto al mando según lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.

**BOP.BAS.030 Responsabilidades del piloto al mando**

- a) El piloto al mando deberá:
- 1) responsabilizarse de la seguridad del globo y de cualquier persona o de los bienes transportados en el mismo durante las operaciones con globos;
  - 2) responsabilizarse del inicio, continuación o finalización de un vuelo en interés de la seguridad operacional;
  - 3) garantizar que se cumplen todos los procedimientos operativos y todas las listas de verificación pertinentes;
  - 4) iniciar un vuelo únicamente cuando esté convencido de que se cumplen todas las limitaciones operativas indicadas a continuación:
    - i) que el globo es aeronavegable;
    - ii) que el globo está debidamente matriculado;
    - iii) que los instrumentos y equipos necesarios para la ejecución del vuelo se encuentran instalados a bordo y están operativos;
    - iv) que la masa del globo permite efectuar el vuelo dentro de los límites fijados en el manual de vuelo de la aeronave (AFM);
    - v) que todos los equipos y equipajes se encuentran correctamente cargados y acondicionados; y
    - vi) que durante el vuelo no se excederán en ningún momento las limitaciones operativas del globo especificadas en el manual de vuelo de la aeronave (AFM);
  - 5) asegurarse de que se haya efectuado la inspección prevuelo conforme a lo prescrito en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 <sup>(1)</sup>;
  - 6) responsabilizarse de dar instrucciones previas al vuelo a las personas que ayuden al inflado y desinflado de la envoltura;
  - 7) garantizar que las personas que asistan al inflado y desinflado de la envoltura lleven vestuario de protección adecuado;
  - 8) velar por el fácil acceso a los equipos de emergencia pertinentes para su utilización inmediata;
  - 9) asegurarse de que ninguna persona esté fumando a bordo o en las inmediaciones del globo;
  - 10) prohibir a bordo del globo el transporte de ninguna persona que presente síntomas de estar bajo los efectos de sustancias psicoactivas hasta el punto de poner en peligro la seguridad operacional del globo o de las personas o bienes transportados en el mismo;
  - 11) permanecer durante el vuelo en control del globo en todo momento salvo si otro piloto asume los mandos;
  - 12) en una situación de emergencia que requiera la toma de decisiones y medidas inmediatas, tomar las medidas que considere necesarias dadas las circunstancias. En tales casos podrá desviarse de las reglas, procedimientos y métodos operativos en la medida de lo necesario en interés de la seguridad;
  - 13) no continuar con un vuelo más allá del lugar de operaciones con meteorología favorable más cercano, cuando su capacidad para ejercer sus funciones se vea reducida significativamente debido a causas como fatiga, enfermedad, falta de oxígeno o cualquier otra causa;
  - 14) al terminar el vuelo o la serie de vuelos, registrar en el diario de a bordo del globo los datos de utilización y todos los defectos conocidos o sospechados del globo;
  - 15) informar a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad en el territorio en el que haya tenido lugar el suceso y a los servicios de emergencia de ese Estado sin demora por el medio más rápido disponible de cualquier incidente o accidente grave en que se vea implicado el globo;

<sup>(1)</sup> 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).

- 16) presentar sin demora un informe de cualquier acto de interferencia ilícita a la autoridad competente, e informar a la autoridad local designada por el Estado en cuyo territorio haya tenido lugar la interferencia ilícita; y
  - 17) informar a la dependencia de servicios de tránsito aéreo (ATS) adecuada sin demora de cualquier situación meteorológica o condición de vuelo peligrosa que pueda afectar a la seguridad de otras aeronaves.
- b) El piloto al mando no ejercerá función alguna en un globo en ninguna de las siguientes situaciones:
- 1) cuando esté incapacitado para el ejercicio de sus funciones por cualquier causa, como lesión, enfermedad, medicación, fatiga o los efectos de cualquier sustancia psicoactiva, o si se siente indispuerto;
  - 2) si no cumple los requisitos médicos aplicables.
- c) Siempre que los miembros de la tripulación participen en la operación del globo, el piloto al mando deberá:
- 1) asegurarse de que durante las fases críticas de vuelo, o siempre que se considere necesario en interés de la seguridad, todos los miembros de la tripulación ocupen sus puestos asignados y no ejerzan ninguna actividad distinta de las necesarias para la operación segura del globo;
  - 2) abstenerse de iniciar un vuelo cuando esté incapacitado para el ejercicio de sus funciones por cualquier causa, como lesión, enfermedad, medicación, fatiga o los efectos de cualquier sustancia psicoactiva, o si se siente indispuerto;
  - 3) no continuar con un vuelo más allá del lugar de operaciones con meteorología favorable más cercano, cuando la capacidad de cualquier miembro de la tripulación para ejercer sus funciones se vea reducida significativamente debido a causas como enfermedad, fatiga o falta de oxígeno, o cualquier otra causa; y
  - 4) asegurarse de que todos los miembros de la tripulación puedan comunicarse entre sí en una lengua común.

#### **BOP.BAS.035 Autoridad del piloto al mando**

El piloto al mando tendrá autoridad para:

- a) dar todas las órdenes y tomar las medidas apropiadas a los efectos de garantizar la seguridad del globo y de cualquier persona o de los bienes transportados en el mismo; y
- b) denegar el embarque o el transporte de cualquier persona o equipaje que pueda representar un peligro potencial para la seguridad del globo o de cualquier persona o bien transportados en el mismo.

#### **BOP.BAS.040 Responsabilidades de los miembros de la tripulación**

- a) Todo tripulante será responsable del ejercicio adecuado de sus funciones con respecto a la operación del globo.
- b) Los miembros de la tripulación no ejercerán sus funciones en un globo cuando estén incapacitados para el ejercicio de sus funciones por cualquier causa, como lesión, enfermedad, medicación, fatiga o los efectos de cualquier sustancia psicoactiva, o si se sienten indispuertos.
- c) Los miembros de la tripulación informarán al piloto al mando de las dos circunstancias siguientes:
  - 1) cualquier avería, fallo, deficiencia o defecto que, a su juicio, pueda afectar a la aeronavegabilidad o al funcionamiento seguro del globo, incluidos los sistemas de emergencia;
  - 2) cualquier incidente.
- d) Todo tripulante que ejerza funciones para más de un operador deberá:
  - 1) guardar su registro personal relativo a los tiempos de vuelo y períodos de descanso, si procede; y
  - 2) proporcionar a cada operador los datos necesarios para programar las actividades de conformidad con las limitaciones de tiempo de vuelo y de servicio y los requisitos de descanso pertinentes.

**BOP.BAS.045 Cumplimiento de las leyes, reglamentos y procedimientos**

- a) El piloto al mando y todos los demás tripulantes cumplirán las leyes, reglamentos y procedimientos de los Estados en que efectúen operaciones.
- b) El piloto al mando deberá estar familiarizado con las leyes, reglamentos y procedimientos que regulen el desempeño de sus funciones, prescritos para las zonas que deba atravesar, los aeródromos o los lugares de operación que deban utilizarse y las instalaciones de navegación aérea relacionadas.

**BOP.BAS.050 Documentos, manuales e información a bordo**

- a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse todos los siguientes documentos, manuales e información, bien como originales o como copias:
  - 1) las limitaciones operativas, los procedimientos normales, anormales y de emergencia, así como la información pertinente específica de las características de funcionamiento del globo;
  - 2) información detallada del plan de vuelo ATS presentado, si procede según la sección 4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión <sup>(1)</sup>;
  - 3) cartas aeronáuticas actualizadas y adecuadas para el área del vuelo previsto.
- b) A bordo de cada vuelo, o estibados en el vehículo de recuperación, deberán transportarse todos los siguientes documentos, manuales e información, bien como originales o como copias:
  - 1) el certificado de matrícula;
  - 2) el certificado de aeronavegabilidad, incluidos los anexos;
  - 3) el AFM o documento(s) equivalente(s);
  - 4) la licencia de radio de la aeronave, cuando el globo esté provisto de equipos de comunicación por radio de conformidad con la letra a) del punto BOP.BAS.355;
  - 5) los certificados del seguro de responsabilidad civil frente a terceros;
  - 6) el diario de a bordo del globo o documento(s) equivalente(s);
  - 7) cualquier otra documentación que pueda ser pertinente para el vuelo o que pueda ser requerida por el Estado o los Estados afectados por el vuelo.
- c) A petición de la autoridad competente, el piloto al mando o el operador pondrán a disposición de la misma la documentación original dentro del plazo especificado por la autoridad, que no deberá ser inferior a 24 horas.

**BOP.BAS.055 Mercancías peligrosas**

- a) El transporte de mercancías peligrosas a bordo del globo se efectuará de conformidad con los requisitos establecidos en el anexo 18 del Convenio de Chicago, en su última versión enmendada y ampliada por las instrucciones técnicas.
- b) El piloto al mando tomará todas las medidas razonables para impedir el transporte involuntario de mercancías peligrosas a bordo.
- c) Se considerarán autorizadas con arreglo al apartado 2.2.1, letra a), de la Parte 1 de las Instrucciones Técnicas cantidades razonables de artículos y sustancias que de otro modo estarían clasificadas como mercancías peligrosas y que se usen para facilitar la seguridad del vuelo, siempre que sea aconsejable su transporte a bordo de la aeronave para garantizar su rápida disponibilidad a efectos operacionales, independientemente de si esos artículos y sustancias deban o no ser transportados, o estén o no destinados a ser utilizados en un vuelo específico. El piloto al mando deberá garantizar que el acondicionamiento y carga a bordo del globo de los artículos y sustancias anteriormente mencionados se efectúen de tal modo que se reduzcan al mínimo los riesgos para la tripulación, los pasajeros, la carga y el globo durante su operación.

<sup>(1)</sup> 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).

- d) El piloto al mando o, cuando este se encuentre incapacitado, el operador, comunicará sin demora cualquier accidente o incidente que afecte a mercancías peligrosas a la autoridad de investigación de la seguridad del Estado en cuyo territorio se haya producido el suceso, a los servicios de emergencia de ese Estado, a cualquier otra autoridad designada por ese Estado, y a la autoridad competente.

#### **BOP.BAS.060 Liberación de mercancías peligrosas**

- a) El piloto al mando no liberará mercancías peligrosas mientras esté operando un globo sobre zonas congestionadas de ciudades, pueblos o asentamientos, ni sobre reuniones de personas al aire libre.
- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), los paracaidistas podrán salir del globo con el propósito de efectuar una exhibición paracaidista sobre esas zonas congestionadas o sobre reuniones de personas al aire libre portando dispositivos fumígenos, siempre que estén fabricados para tal fin.

#### **BOP.BAS.065 Diario de a bordo del globo**

La información relativa al globo, su tripulación y el viaje para cada vuelo o serie de vuelos deberá guardarse en forma de un diario de a bordo del globo o de un documento equivalente.

### *Sección 2*

#### **Procedimientos operativos**

#### **BOP.BAS.100 Utilización de lugares de operación**

El operador deberá utilizar exclusivamente lugares de operación adaptados al tipo de globo y de operación pertinentes.

#### **BOP.BAS.105 Procedimientos de atenuación del ruido**

El piloto al mando deberá tener en cuenta los procedimientos operativos para minimizar el efecto del ruido del sistema de calentamiento, anteponiendo no obstante siempre la seguridad a la atenuación del ruido.

#### **BOP.BAS.110 Abastecimiento y planificación de combustible y lastre**

El piloto al mando solo deberá iniciar un vuelo si el combustible de reserva o el lastre transportados a bordo del globo son suficientes para garantizar un aterrizaje seguro.

#### **BOP.BAS.115 Instrucciones a los pasajeros**

El piloto al mando se asegurará de que antes del vuelo y, cuando proceda, durante el mismo, se den instrucciones a los pasajeros sobre los procedimientos normales, anormales y de emergencia.

#### **BOP.BAS.120 Transporte de categorías especiales de pasajeros**

El piloto al mando se asegurará de que las personas que requieran condiciones especiales, asistencia o dispositivos para su transporte a bordo del globo sean transportadas en condiciones que garanticen la seguridad del globo y la de las personas o bienes transportadas en el mismo.

#### **BOP.BAS.125 Presentación del plan de vuelo del servicio de tránsito aéreo**

- a) Si no se presenta un plan de vuelo del servicio de tránsito aéreo porque no se exige en la letra b) del punto SERA.4001 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012, el piloto al mando entregará información adecuada que permita a los servicios de alerta activarse en caso necesario.
- b) Cuando se opere desde un lugar de operación donde sea imposible presentar un plan de vuelo del servicio de tránsito aéreo, a pesar de estar exigido de conformidad con la letra b) del punto SERA.4001 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012, el piloto al mando entregará el plan de vuelo del servicio de tránsito aéreo después del despegue.

**BOP.BAS.130 Preparación del vuelo**

Antes de iniciar el vuelo, el piloto al mando deberá familiarizarse con la información meteorológica y aeronáutica disponible y adecuada para el vuelo previsto, incluida la siguiente:

- a) un estudio de los informes y pronósticos meteorológicos disponibles;
- b) la planificación de una acción alternativa para prever la eventualidad de que el vuelo no pueda completarse como estaba previsto.

**BOP.BAS.135 Fumar a bordo**

No se permitirá a nadie fumar a bordo del globo durante ninguna fase del vuelo, ni en las inmediaciones del globo.

**BOP.BAS.140 Transporte y uso de armas**

- a) El piloto al mando se asegurará de que nadie transporte ni use un arma a bordo del globo.
- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), el piloto al mando podrá permitir el transporte y uso de armas a bordo cuando lo exija la seguridad de los tripulantes o los pasajeros. En tales casos, el piloto al mando se asegurará de que las armas estén guardadas cuando no estén un uso.

**BOP.BAS.145 Condiciones meteorológicas**

El piloto al mando solo deberá iniciar o continuar un vuelo VFR si la última información meteorológica disponible indica que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta y en el destino previsto a la hora estimada de utilización serán las siguientes:

- a) iguales o superiores a los mínimos de operación VFR; y
- b) dentro de las limitaciones meteorológicas especificadas en el AFM.

**BOP.BAS.150 Condiciones de despegue**

Antes de iniciar el despegue del globo, el piloto al mando deberá cerciorarse de que, de acuerdo con la información disponible, las condiciones meteorológicas en el lugar de operación permiten que el despegue y la salida se efectúen de forma segura.

**BOP.BAS.155 Condiciones de aproximación y aterrizaje**

Salvo en situaciones de emergencia, antes de iniciar una aproximación para el aterrizaje, el piloto al mando deberá cerciorarse de que, de acuerdo con la información más reciente disponible, las condiciones meteorológicas en el lugar de operación permiten una aproximación y aterrizaje seguros.

**BOP.BAS.160 Simulación de situaciones en vuelo**

- a) El piloto al mando no simulará situaciones que requieran la aplicación de procedimientos anormales o de emergencia cuando se transporten pasajeros.
- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), el piloto al mando podrá simular esas situaciones, durante operaciones distintas de las operaciones comerciales del globo, cuando se efectúen vuelos de entrenamiento con alumnos pilotos o con pasajeros, siempre y cuando los pasajeros hayan sido debidamente informados y hayan aceptado la simulación previamente.

**BOP.BAS.165 Gestión del combustible en vuelo**

El piloto al mando comprobará a intervalos regulares durante el vuelo que la cantidad de combustible o lastre utilizables que quedan en vuelo no sea menor que el combustible o lastre necesarios para completar el vuelo previsto y la reserva prevista para el aterrizaje.

**BOP.BAS.170 Repostaje de combustible con personas a bordo**

- a) El repostaje de combustible de los globos no se efectuará cuando haya personas a bordo.
- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), el repostaje de combustible del motor de los dirigibles de aire caliente podrá efectuarse con el piloto al mando a bordo.

**BOP.BAS.175 Uso de los sistemas de sujeción**

Cuando de conformidad con el punto BOP.BAS.320 sea obligatorio un sistema de sujeción, el piloto al mando llevará puesto el sistema al menos durante el aterrizaje.

**BOP.BAS.180 Uso de oxígeno suplementario**

El piloto al mando deberá:

- a) garantizar que los miembros de la tripulación de vuelo ocupados en funciones esenciales para la operación segura del globo utilicen oxígeno suplementario continuamente cuando determine que, a la altitud de vuelo prevista, la falta de oxígeno podría ocasionar la disminución de las facultades de los tripulantes; y
- b) garantizar la disponibilidad de oxígeno suplementario para los pasajeros cuando la falta de oxígeno pudiera dañar a los pasajeros.

**BOP.BAS.185 Limitaciones operativas nocturnas**

- a) Los globos de aire caliente:
  - 1) no deberán aterrizar durante la noche, salvo en situaciones de emergencia; y
  - 2) podrán despegar durante la noche, siempre que lleven combustible o lastre suficiente para aterrizar durante el día.
- b) Los globos de gas y los globos mixtos:
  - 1) no deberán aterrizar durante la noche, salvo en situaciones de emergencia o como precaución; y
  - 2) podrán despegar durante la noche, siempre que lleven combustible o lastre suficiente para aterrizar durante el día.
- c) Los dirigibles de aire caliente deberán operarse de conformidad con las limitaciones e información para operaciones nocturnas aprobadas de sus reglas de vuelo visual (VFR).

**BOP.BAS.190 Operaciones especializadas con globos — Evaluación de riesgo y lista de comprobación**

- a) Antes de comenzar una operación especializada con un globo, el piloto al mando deberá llevar a cabo una evaluación del riesgo, analizando la complejidad de la actividad a fin de determinar los peligros y riesgos asociados a la operación prevista, así como de establecer las medidas de atenuación pertinentes.
- b) Las operaciones especializadas con globos deberán realizarse de conformidad con una lista de verificación. El piloto al mando deberá elaborar dicha lista de verificación y asegurarse de que sea adecuada a la actividad especializada y al globo utilizado, atendiendo a la evaluación de riesgo y teniendo en cuenta todos los requisitos establecidos en la presente subparte. La lista de verificación estará fácilmente disponible en cada vuelo para el piloto al mando y demás tripulantes, cuando sea pertinente para el ejercicio de sus funciones.
- c) El piloto al mando revisará y actualizará periódicamente la lista de verificación cuando sea necesario a fin de tener debidamente en cuenta la evaluación de riesgo.

*Sección 3***Performance y limitaciones operativas****BOP.BAS.200 Limitaciones operativas**

El piloto al mando se asegurará de que, durante cualquier fase de la operación, el globo no supere ninguna de las limitaciones establecidas en el AFM o documento equivalente.

**BOP.BAS.205 Pesaje**

- a) El pesaje del globo será realizado por el fabricante del mismo o de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014.
- b) El operador deberá asegurarse de que la masa del globo haya sido determinada mediante un pesaje real antes de su primera entrada en servicio. Los efectos acumulados de las modificaciones y reparaciones sobre la masa deberán estar adecuadamente reflejados y documentados. Esa información se pondrá a disposición del piloto al mando. El globo volverá a pesarse si no se conocen con precisión los efectos de las modificaciones o reparaciones en la masa.

**BOP.BAS.210 Performance — Generalidades**

El piloto al mando solamente operará el globo si la performance del mismo es la adecuada para el cumplimiento de los requisitos establecidos en el anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 y cualesquiera otras restricciones aplicables al vuelo, el espacio aéreo o los lugares de operación utilizados, y deberá asegurarse de que las cartas o mapas utilizados sean los de la última edición disponible.

*Sección 4***Instrumentos y equipos****BOP.BAS.300 Instrumentos y equipos — Generalidades**

- a) Los instrumentos y equipos requeridos por la presente sección deberán ser aprobados de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012 si se cumple alguna de las condiciones siguientes:
  - 1) si se utilizan para dar cumplimiento a los puntos BOP.BAS.355 y BOP.BAS.360;
  - 2) si están instalados en el globo de forma permanente.
- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), todos los instrumentos o equipos siguientes, cuando sean exigidos por la presente sección, no necesitarán aprobación:
  - 1) Instrumentos o equipos utilizados por la tripulación de vuelo para determinar la trayectoria de vuelo;
  - 2) luces portátiles independientes;
  - 3) reloj de precisión;
  - 4) botiquín de primeros auxilios;
  - 5) equipos de supervivencia y señalización;
  - 6) aparato de almacenamiento y suministro de oxígeno suplementario;
  - 7) fuente alternativa de ignición;
  - 8) manta ignífuga o capa resistente al fuego;
  - 9) extintor portátil;
  - 10) cabo de suspensión;
  - 11) cuchillo.
- c) Los instrumentos y equipos no requeridos en virtud de esta sección, así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente anexo, pero transportado a bordo del globo durante un vuelo, deberán cumplir las dos condiciones siguientes:
  - 1) la información suministrada por dichos instrumentos o equipos no deberá ser utilizada por la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos esenciales de aeronavegabilidad establecidos en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 216/2008;
  - 2) los instrumentos y equipos no deberán afectar a la aeronavegabilidad del globo, incluso en caso de fallos o averías.

- d) Los instrumentos y equipos deberán ser fácilmente utilizables o accesibles desde el puesto asignado al miembro de la tripulación de vuelo que necesite usarlos.
- e) Todos los equipos de emergencia requeridos deberán ser fácilmente accesibles para su uso inmediato.

#### **BOP.BAS.305 Instrumentos y equipos mínimos de vuelo**

En caso de falta, avería o inaptitud de alguno de los instrumentos o equipos requeridos para el vuelo previsto con el globo, este no podrá iniciarse.

#### **BOP.BAS.310 Luces de operación**

Los globos operados en condiciones nocturnas deberán estar equipados con todos los elementos siguientes:

- a) una luz anticolidión;
- b) un medio para iluminar adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura del globo;
- c) una luz portátil independiente.

#### **BOP.BAS.315 Instrumentos y equipos de vuelo y de navegación**

Los globos que realizan operaciones VFR diurnas deberán estar equipados con los dos elementos siguientes:

- a) un indicador del ángulo de deriva;
- b) medios para medir y mostrar los siguientes parámetros:
  - 1) hora en horas, minutos y segundos;
  - 2) la velocidad vertical, si así lo requiere el AFM; y
  - 3) altitud de presión, si lo requiere el AFM, cuando lo exijan los requisitos aplicables en el espacio aéreo o cuando sea necesario conocer la altitud a efectos del uso de oxígeno.

#### **BOP.BAS.320 Sistemas de sujeción**

Los globos estarán equipados con un sistema de sujeción para el piloto al mando cuando estén equipados con uno de los elementos siguientes:

- a) un compartimento separado para el piloto al mando;
- b) válvula(s) rotativas.

#### **BOP.BAS.325 Oxígeno suplementario**

Los globos que operen cuando se requiera el suministro de oxígeno de acuerdo con el punto BOP.BAS.180 deberán estar equipados con aparatos de almacenamiento y suministro de oxígeno capaces de almacenar y suministrar el oxígeno requerido.

#### **BOP.BAS.330 Botiquín de primeros auxilios**

- a) Los globos deberán estar equipados con un botiquín de primeros auxilios.
- b) El botiquín de primeros auxilios deberá:
  - 1) ser de fácil acceso para su uso; y
  - 2) mantenerse en condiciones de uso.

#### **BOP.BAS.335 Extintores portátiles**

Los globos, salvo los de gas, deberán estar equipados al menos con un extintor portátil.

**BOP.BAS.340 Equipos de salvamento y señalización – Vuelos sobre agua**

El piloto al mando de un globo que efectúe un vuelo sobre agua determinará, antes de iniciar el vuelo, los riesgos de supervivencia de las personas transportadas en el globo en caso de amerizaje forzoso. A la luz de esos riesgos, determinará si es necesario o no llevar equipos de salvamento y señalización.

**BOP.BAS.345 Equipos de salvamento y señalización – Dificultades de búsqueda y salvamento**

Los globos que efectúen vuelos sobre zonas en las que sería especialmente difícil realizar operaciones de búsqueda y salvamento deberán ir provistos de los equipos de salvamento y señalización adecuados para la zona sobrevolada.

**BOP.BAS.350 Equipos diversos**

- a) Los globos deberán estar equipados con guantes de protección para cada tripulante.
- b) Los globos mixtos y los de aire caliente, así como los dirigibles de aire caliente deberán estar equipados con todos los elementos siguientes:
  - 1) una fuente alternativa e independiente de ignición;
  - 2) un dispositivo de medición e indicación de la cantidad de combustible;
  - 3) una manta ignífuga o capa resistente al fuego;
  - 4) un cabo de suspensión de al menos 25 m de largo.
- c) Los globos de gas deberán estar equipados con los dos elementos siguientes:
  - 1) un cuchillo;
  - 2) un cabo de arrastre de al menos 20 m de largo hecho de fibra natural o de material conductor electrostático.

**BOP.BAS.355 Equipos de comunicación por radio**

- a) Los globos estarán provistos de un equipo de comunicación por radio que permita la comunicación de conformidad con lo prescrito en el apéndice 4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 y, si el vuelo tiene lugar en el espacio aéreo de un país tercero, en la legislación de dicho país tercero.
- b) El equipo de comunicación por radio deberá poder funcionar en la frecuencia de emergencia aeronáutica de 121,5 MHz.

**BOP.BAS.360 Transpondedor**

Los globos estarán provistos de un transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) con todas las capacidades prescritas de conformidad con la letra b) del punto SERA.6005 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 y, si el vuelo tiene lugar en el espacio aéreo de un país tercero, con la legislación de dicho país tercero.

*SUBPARTE ADD***REQUISITOS ADICIONALES PARA OPERACIONES COMERCIALES***Sección 1***Requisitos generales de organización****BOP.ADD.001 Ámbito de aplicación**

De conformidad con el artículo 3, la presente subparte establece los requisitos que, además de los requisitos de la subparte BAS, deberán cumplir los operadores que efectúen operaciones comerciales con globos, salvo los operadores a que se refiere el último párrafo del artículo 3, apartado 2.

**BOP.ADD.005 Responsabilidades del operador**

- a) El operador será responsable de la operación del globo de conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008, los requisitos de la presente subparte, y su declaración.
- b) Los vuelos se efectuarán de conformidad con las disposiciones del manual de operaciones.
- c) El operador se asegurará de que el globo esté equipado y de que todos los tripulantes estén cualificados según las exigencias de la zona y el tipo de operación.
- d) El operador se asegurará de que todos los tripulantes asignados a operaciones de vuelo, o que participen directamente en las mismas, cumplan todas las condiciones siguientes:
  - 1) haber recibido la formación y las instrucciones adecuadas;
  - 2) conocer las reglas y procedimientos pertinentes para sus funciones especiales;
  - 3) haber demostrado sus capacidades en sus funciones especiales;
  - 4) conocer sus responsabilidades y la relación de sus funciones con la operación del globo en general.
- e) El operador establecerá procedimientos e instrucciones para el funcionamiento seguro de cada tipo de globo en los que figuren las funciones y responsabilidades de los tripulantes en relación con todos los tipos de operaciones. Esos procedimientos e instrucciones no obligarán a los miembros de la tripulación a efectuar actividad alguna durante las fases críticas del vuelo distinta de las necesarias para el funcionamiento seguro del globo.
- f) El operador adoptará las disposiciones necesarias para la supervisión de los tripulantes y del personal que participen en la operación del globo por parte de personas suficientemente experimentadas y cualificadas para garantizar el cumplimiento de las normas especificadas en el manual de operaciones.
- g) El operador se asegurará de que se ponga en conocimiento de todos los tripulantes y del personal que participen en la operación del globo que están obligados a cumplir las leyes, reglamentos y procedimientos de los Estados en que se efectúen operaciones que sean pertinentes para el ejercicio de sus funciones.
- h) El operador especificará los procedimientos de planificación del vuelo a fin de facilitar su realización con plena seguridad en función de la performance del globo, de otras limitaciones operativas, así como de las condiciones relevantes previstas en la ruta que vaya a seguirse y en los correspondientes lugares de operación. Esos procedimientos se indicarán en el manual de operaciones.

**BOP.ADD.010 Notificación de medios alternativos de cumplimiento**

Al hacer la declaración de conformidad con el punto BOP.ADD.100, el operador notificará a la autoridad competente la lista de medios alternativos de cumplimiento (AltMoC) cuando tenga intención de utilizar dichos medios alternativos para demostrar el cumplimiento a petición de la autoridad de conformidad con el punto BOP.BAS.010. En esa lista deberán figurar referencias a los medios aceptables de cumplimiento (AMC) sustituidos por los medios alternativos en el caso de que la Agencia haya adoptado AMC asociados.

**BOP.ADD.015 Acceso**

- a) A los efectos de la determinación del cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y de los requisitos del presente Reglamento, el operador concederá acceso a toda persona autorizada por la autoridad competente en cualquier momento y a cualquier instalación, globo, documento, registro, datos, procedimientos u otro material pertinente para la actividad del operador dentro del ámbito del presente Reglamento, tanto si la actividad es contratada o no.
- b) En el caso del transporte comercial de pasajeros en globo, el acceso al globo deberá incluir la posibilidad de entrar y permanecer en el globo durante las operaciones de vuelo, salvo en el caso de que ello pusiera en peligro el vuelo.

**BOP.ADD.020 Constataciones**

Previo recibo de la notificación de constataciones planteadas por la autoridad competente de conformidad con los puntos ARO.GEN.350, ARO.GEN.355 y ARO.GEN.360 del anexo II del Reglamento (UE) n.º 965/2012, el operador deberá hacer todo lo siguiente:

- a) identificar la causa originaria del incumplimiento;

- b) definir un plan de medidas correctoras;
- c) demostrar la aplicación del plan de medidas correctoras a satisfacción de la autoridad competente dentro del plazo especificado por esa autoridad con arreglo al punto ARO.GEN.350 del anexo II del Reglamento (UE) n.º 965/2012.

#### **BOP.ADD.025 Notificación de sucesos**

- a) El operador implementará, dentro de su sistema de gestión, un sistema de notificación de sucesos con las disposiciones necesarias para la notificación obligatoria y voluntaria de sucesos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.
- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), el operador comunicará a la autoridad competente y a la organización responsable del diseño del globo cualquier deficiencia, defecto técnico, superación de limitaciones técnicas o suceso que pusiera en evidencia información inexacta, incompleta o ambigua en los datos establecidos de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012 y cualquier otro suceso que constituya un incidente, pero no un accidente o un incidente grave.
- c) El operador tomará las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento del artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup> por parte del piloto al mando, cualquier otro miembro de la tripulación y todo su personal en relación con cualquier incidente grave o accidente asociado a la operación con un globo.

#### **BOP.ADD.030 Sistema de gestión**

- a) El operador deberá establecer, implementar y mantener un sistema de gestión que incluya todo lo siguiente.
  - 1) líneas claramente definidas de obligaciones y responsabilidad en toda la organización del operador, incluida la responsabilidad directa del directivo a cargo de la seguridad operacional;
  - 2) una descripción de los principios y filosofías generales del operador en materia de seguridad operacional (la política de seguridad operacional);
  - 3) la determinación de los peligros para la seguridad aérea derivados de las actividades del operador, su evaluación y la gestión de los riesgos asociados, incluida la adopción de medidas para mitigar esos riesgos en caso necesario y para verificar la eficacia de esas medidas;
  - 4) el mantenimiento de personal instruido y competente para llevar a cabo sus tareas;
  - 5) la documentación de todos los procesos clave del sistema de gestión, incluido un proceso para poner en conocimiento del personal sus responsabilidades y el procedimiento para modificar esa documentación;
  - 6) una función de seguimiento del cumplimiento por parte del operador de los requisitos del presente anexo. Ese seguimiento del cumplimiento incluirá un sistema de comunicación de no conformidades al directivo responsable del operador con el fin de asegurar una aplicación eficaz de las medidas correctoras, según sea necesario;
  - 7) los procesos necesarios para asegurar el cumplimiento de los requisitos de los artículos 4, 5, 6 y 13 del Reglamento (UE) n.º 376/2014.
- b) El sistema de gestión corresponderá al tamaño del operador y a la naturaleza y complejidad de sus actividades, habida cuenta de los peligros y riesgos asociados de esas actividades.

#### **BOP.ADD.035 Actividades contratadas**

Cuando contrate cualquier parte de su actividad dentro del ámbito del presente Reglamento, el operador será responsable de garantizar que la organización contratada lleve a cabo la actividad con arreglo a los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y a los requisitos del presente Reglamento. El operador se asegurará asimismo de que la autoridad competente tenga acceso a la organización contratada a fin de determinar que el operador cumple esos requisitos.

<sup>(1)</sup> 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).

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

**BOP.ADD.040 Requisitos de personal**

- a) El operador nombrará a un directivo responsable que tenga la autoridad para garantizar que todas las actividades dentro del ámbito del presente Reglamento se puedan financiar y efectuar con arreglo a los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y a los requisitos del presente Reglamento. El directivo responsable estará encargado de establecer y mantener un sistema de gestión eficaz.
- b) El operador deberá:
  - 1) determinar las responsabilidades de su personal en relación con todas las tareas y actividades que se deban efectuar;
  - 2) disponer de suficiente personal cualificado para efectuar esas tareas y actividades; y
  - 3) mantener un registro apropiado de la experiencia, las cualificaciones y la formación de su personal.
- c) El operador nombrará a una o varias personas responsables de la gestión y supervisión de todos los campos siguientes:
  - 1) operaciones de vuelo;
  - 2) operaciones en tierra;
  - 3) mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

**BOP.ADD.045 Requisitos en cuanto a instalaciones**

El operador dispondrá de instalaciones que sean suficientes para permitir la realización y gestión de todas las tareas y actividades necesarias para asegurar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y de los requisitos del presente Reglamento.

*Sección 2***Declaración, aeronavegabilidad y arrendamiento con y sin tripulación****BOP.ADD.100 Declaración**

- a) En la declaración a que se hace referencia en el párrafo segundo del artículo 3, apartado 2, el operador deberá confirmar que cumple y seguirá cumpliendo los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y los requisitos del presente Reglamento.
- b) El operador incluirá en la declaración toda la información siguiente:
  - 1) el nombre del operador;
  - 2) el lugar en que el operador tenga su centro de actividad principal;
  - 3) el nombre y datos de contacto del directivo responsable del operador;
  - 4) la fecha de inicio de las operaciones comerciales y, llegado el caso, la fecha de entrada en vigor del cambio a una operación comercial existente;
  - 5) en relación con todos los globos utilizados para operaciones comerciales, el tipo de globo, la matrícula, la base principal, el tipo de operación y la organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- c) Cuando proceda, el operador adjuntará a la declaración la lista de medios alternativos de cumplimiento (AltMoC), de conformidad con el punto BOP.ADD.010.
- d) Para hacer la declaración, el operador utilizará el modelo que figura en el apéndice del presente anexo.

**BOP.ADD.105 Cambios en la declaración y cese de las operaciones comerciales**

- a) El operador notificará sin demora a la autoridad competente de cualquier cambio en las circunstancias que afecten a su cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y de los requisitos del presente Reglamento, en la forma declarada a la autoridad competente, y de cualesquiera cambios respecto de la información a que hace referencia el punto BOP.ADD.100, letra b), y la lista de AltMoC mencionada en el punto BOP.ADD.100, letra c), en la forma indicada o adjunta a la declaración.
- b) El operador notificará sin demora a la autoridad competente el cese de sus operaciones comerciales con globos.

**BOP.ADD.110 Requisitos de aeronavegabilidad**

Los globos deberán disponer de un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012 o, en el caso de los globos matriculados en un país tercero, deberán ser objeto de un acuerdo de arrendamiento con o sin tripulación de conformidad con el punto BOP.ADD.115.

**BOP.ADD.115 Arrendamiento con y sin tripulación de un globo matriculado en un país tercero**

- a) El operador notificará a la autoridad competente cualquier acuerdo de arrendamiento con o sin tripulación de un globo matriculado en un país tercero.
- b) Cuando un globo matriculado en un país tercero sea objeto de un acuerdo de arrendamiento con tripulación, el operador se asegurará de que el nivel de seguridad derivado de la aplicación de las normas correspondientes aplicables al operador del país tercero del globo en lo que se refiere al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las operaciones aéreas sea como mínimo equivalente al derivado de la aplicación de los requisitos del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 y del presente Reglamento.
- c) Cuando un globo matriculado en un país tercero sea objeto de un acuerdo de arrendamiento sin tripulación, el operador se asegurará del cumplimiento de los requisitos esenciales de mantenimiento de la aeronavegabilidad establecidos en los anexos I y IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y de los requisitos del presente Reglamento.

*Sección 3***Manuales y registro****BOP.ADD.200 Manual de operaciones**

- a) El operador establecerá un manual de operaciones.
- b) El contenido del manual de operaciones reflejará los requisitos establecidos en el presente anexo y no contravendrá la información consignada en la declaración del operador.
- c) El manual de operaciones podrá establecerse en cuatro partes separadas.
- d) Todo el personal del operador tendrá fácil acceso a las partes del manual de operaciones pertinentes para sus funciones.
- e) El manual de operaciones deberá mantenerse actualizado. Se pondrá en conocimiento de todo el personal del operador toda modificación del manual de operaciones que sea pertinente para sus funciones.
- f) El operador se asegurará de que toda información utilizada de base para el contenido del manual de operaciones y cualquier modificación de la misma estén correctamente reflejadas en el manual de operaciones.
- g) El operador se asegurará de que todo el personal comprenda la lengua en que estén redactadas las partes del manual de operaciones que sean pertinentes para sus funciones. El contenido del manual de operaciones se presentará en un formato que permita su utilización sin dificultad.

**BOP.ADD.205 Mantenimiento de registros**

- a) El operador establecerá un sistema de mantenimiento de registros que permita el almacenamiento y la rastreabilidad adecuados de sus actividades.
- b) El formato de los registros se especificará en los procedimientos o manuales del operador.

## Sección 4

**Tripulación de vuelo****BOP.ADD.300 Composición de la tripulación de vuelo**

- a) La composición de la tripulación de vuelo será, como mínimo, la especificada en el manual de vuelo (AFM) o las limitaciones operativas prescritas para el globo.
- b) La tripulación de vuelo incluirá miembros adicionales cuando así lo exija el tipo de operación. El número de tripulantes de vuelo no será inferior al especificado en el manual de operaciones.
- c) Todos los miembros de la tripulación de vuelo serán titulares de una licencia y de habilitaciones expedidas o aceptadas de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 y que sean adecuadas a las funciones que les hayan sido asignadas.
- d) Los miembros de la tripulación de vuelo podrán ser relevados durante el vuelo de sus funciones a los mandos por otro miembro de la tripulación de vuelo con las cualificaciones adecuadas.
- e) Cuando contrate los servicios de miembros de la tripulación de vuelo que trabajen como autónomos o a tiempo parcial, el operador verificará que se cumplen todos los requisitos siguientes:
  - 1) los requisitos de la presente subparte;
  - 2) el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, incluidos los requisitos relativos a la experiencia reciente;
  - 3) las limitaciones del tiempo de vuelo y de servicio y los requisitos de descanso con arreglo a la legislación nacional del Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal, teniendo en cuenta todos los servicios prestados por el miembro de la tripulación de vuelo a otros operadores.

**BOP.ADD.305 Designación de piloto al mando**

- a) El operador designará a un piloto de entre la tripulación de vuelo como piloto al mando.
- b) El operador solamente designará a un piloto para ejercer de piloto al mando si este o esta:
  - 1) está cualificado, o cualificada, para ejercer de piloto al mando según lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011;
  - 2) tiene el nivel de experiencia mínimo especificado en el manual de operaciones; y
  - 3) tiene un conocimiento adecuado de la zona que vaya a sobrevolarse.

**BOP.ADD.310 Formación y verificación**

Toda la formación y verificación de los miembros de la tripulación de vuelo exigidas con arreglo al punto BOP.ADD.315 se efectuarán del siguiente modo:

- a) serán conformes a los programas de formación y planes de estudio establecidos por el operador en el manual de operaciones;
- b) será impartida y efectuada por personas cualificadas y, en lo que se refiere a la instrucción de vuelo y a la verificación, por personas cualificadas con arreglo al anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.

**BOP.ADD.315 Entrenamiento y verificaciones periódicos**

- a) Cada miembro de la tripulación de vuelo completará un entrenamiento periódico bienal en vuelo y en tierra adecuado a la clase de globo en la que opere, que incluirá entrenamiento sobre la localización y el uso de todos los equipos de emergencias y de seguridad transportados a bordo.
- b) Cada miembro de la tripulación de vuelo completará las verificaciones de competencia aplicables al operador con el fin de demostrar su competencia en el desempeño de los procedimientos normales, anómalos y de emergencia que abarcan los correspondientes aspectos asociados a las tareas especializadas descritas en el manual de operaciones. Cuando se efectúen dichas verificaciones, se tendrá debidamente en cuenta a los miembros de la tripulación que lleven a cabo operaciones en condiciones VFR nocturnas.
- c) La verificación de competencia tendrá una validez de 24 meses naturales, contados a partir del fin del mes durante el cual se haya efectuado la verificación o, cuando esta se haya efectuado en los últimos tres meses del período de validez de la verificación anterior, a partir del último día del período de validez de esa verificación anterior.

## Sección 5

**Requisitos operacionales generales****BOP.ADD.400 Responsabilidades del piloto al mando**

El piloto al mando deberá cumplir las dos condiciones siguientes:

- a) los requisitos pertinentes del sistema de notificación de sucesos del operador a que hace referencia el punto BOP.ADD.025;
- b) todas las limitaciones del tiempo de vuelo y de servicio y requisitos de descanso con arreglo a la legislación nacional del Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal.

**BOP.ADD.405 Autoridad del piloto al mando**

No obstante lo dispuesto en el punto BOP.BAS.035, el operador tomará todas las medidas razonables para garantizar que todas las personas transportadas en el globo obedezcan todas las órdenes que lícitamente imparta el piloto al mando con el fin de garantizar la seguridad del globo y de las personas o bienes transportados en el mismo, o la de las personas o bienes en tierra.

**BOP.ADD.410 Tripulante adicional del globo**

Cuando un globo transporte más de 19 pasajeros, al menos un tripulante adicional deberá estar presente a bordo del globo de conformidad con lo dispuesto en las letras a) y b) del punto BOP.ADD.300 para ayudar a los pasajeros en caso de emergencia. Ese tripulante adicional estará debidamente experimentado y entrenado.

**BOP.ADD.415 Aptitud física relacionada con la inmersión en aguas profundas y la donación de sangre**

Los tripulantes no deberán ejercer ninguna función en el globo cuando su aptitud física pudiera verse disminuida tras haber efectuado una inmersión en aguas profundas o una donación de sangre.

**BOP.ADD.420 Lengua común**

El operador deberá garantizar que todos los miembros de la tripulación puedan comunicarse entre sí en una lengua común.

**BOP.ADD.425 Sustancias psicoactivas**

El operador tomará todas las medidas razonables para garantizar que ninguna persona entre o permanezca en el globo bajo los efectos de sustancias psicoactivas en la medida en que la seguridad del globo o de las personas o bienes transportados en el mismo, o de cualquier persona o bien en tierra, se vea puesta en peligro por la presencia de dicha persona.

**BOP.ADD.430 Riesgos para la seguridad**

El operador tomará todas las medidas razonables para impedir comportamientos intencionados, irresponsables o negligentes u omisiones que tengan una de las siguientes consecuencias:

- a) poner en peligro el globo o a personas a bordo o en tierra;
- b) conducir el globo a poner en peligro a personas o bienes, o permitir que eso suceda.

**BOP.ADD.435 Documentos, manuales e información a bordo**

- a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse todos los siguientes documentos, manuales e información, bien como originales o como copias:
  - 1) la declaración efectuada por el operador;
  - 2) información relativa a servicios de búsqueda y salvamento en la zona prevista para el vuelo;
  - 3) el plan operativo de vuelo.

- b) Todos los originales de los documentos, manuales e información siguientes estarán estibados en un lugar seguro, no a bordo del globo durante el vuelo:
- 1) los documentos, manuales e información a que se refiere la letra a), cuando copias de los mismos sean transportadas a bordo durante el vuelo;
  - 2) las partes vigentes del manual de operaciones o los procedimientos operativos estándar (SOP) correspondientes a las funciones de los miembros de la tripulación y los especialistas, que deberán tener fácil acceso a las mismas;
  - 3) la lista de pasajeros, cuando se transporte pasajeros;
  - 4) la documentación sobre la masa a que hace referencia la letra c) del punto BOP.ADD.600.
- c) A petición de la autoridad competente, el piloto al mando o el operador pondrán a disposición de la misma los documentos, manuales e información originales dentro del plazo especificado por la autoridad, que no deberá ser inferior a 24 horas.

#### **BOP.ADD.440 Mercancías peligrosas**

El operador deberá:

- a) establecer procedimientos para garantizar que se toman todas las medidas razonables que impidan el transporte por descuido de mercancías peligrosas a bordo del globo; y
- b) proporcionar a los miembros de la tripulación la información necesaria para permitirles ejercer adecuadamente sus funciones en lo que respecta a las mercancías peligrosas transportadas o que se tenga intención de transportar a bordo del globo.

#### *Sección 6*

#### **Procedimientos operativos**

#### **BOP.ADD.500 Cálculos del combustible o del lastre**

El operador garantizará que los cálculos relativos a la reserva de combustible o de lastre estén documentados en un plan operativo de vuelo.

#### **BOP.ADD.505 Transporte de categorías especiales de pasajeros**

El operador establecerá procedimientos para el transporte de personas que requieran condiciones especiales, asistencia o dispositivos para su transporte a bordo del globo sean transportadas en condiciones que garanticen la seguridad del globo y la de cualquier persona o bien transportados en el mismo.

#### **BOP.ADD.510 Operaciones comerciales especializadas con globos — Procedimientos operativos estándar**

No obstante lo dispuesto en el punto BOP.BAS.190:

- a) antes de iniciar operaciones comerciales especializadas con globos, el operador deberá llevar a cabo una evaluación de riesgos, analizando la complejidad de las operaciones previstas a fin de determinar los peligros y riesgos asociados a las operaciones y de establecer las medidas de atenuación pertinentes;
- b) sobre la base de la evaluación de riesgos, antes de iniciar operaciones comerciales especializadas con globos, el operador establecerá procedimientos operativos estándar (SOP) adecuados para la operación prevista y el globo utilizado. Los procedimientos operativos estándar (SOP) formarán parte del manual de operaciones o figurarán en un documento separado. El operador revisará y actualizará periódicamente los procedimientos operativos estándar (SOP) cuando sea necesario a fin de tener debidamente en cuenta la evaluación de riesgos;
- c) el operador garantizará que las operaciones especializadas se realicen de conformidad con los SOP.

*Sección 7***Performance y limitaciones operativas****BOP.ADD.600 Sistema para determinar la masa**

- a) El operador establecerá un sistema que especifique de qué modo los siguientes elementos se determinan con precisión para cada vuelo, de modo que permita al piloto al mando verificar que se cumplen las limitaciones del manual de vuelo (AFM):
- 1) masa en vacío del globo;
  - 2) masa de la carga de tráfico;
  - 3) masa de la carga de combustible o lastre;
  - 4) masa de despegue;
  - 5) carga del globo efectuada bajo la supervisión del piloto al mando o de personal cualificado;
  - 6) preparación y disposición de toda la documentación.
- b) El cálculo de la masa basado en cálculos electrónicos deberá poder ser reproducido por el piloto al mando.
- c) La documentación sobre la masa, que especifique los elementos enumerados en la letra a), será preparada antes de cada vuelo y documentada en un plan operativo de vuelo.
-

## Apéndice

<b>DECLARACIÓN</b>				
de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión				
<b>Operador</b>				
Nombre:				
Lugar en que el operador tenga su centro de actividad principal.				
Nombre y datos de contacto del directivo responsable:				
<b>Operaciones con globo</b>				
Fecha de inicio de las operaciones comerciales y, llegado el caso, fecha de entrada en vigor del cambio a una operación comercial existente.				
Información sobre el globo o los globos utilizados, sobre la operación o las operaciones comerciales y sobre la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad <sup>(1)</sup> :				
Tipo de globo	Matrícula del globo	Base principal	Tipo(s) de operación <sup>(2)</sup>	Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad <sup>(3)</sup>
Cuando proceda, lista de los AltMoC con referencias a los AMC asociados (adjuntar a la presente declaración):				
<b>Declaraciones</b>				
<input type="checkbox"/> El operador cumple y seguirá cumpliendo los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y los requisitos del Reglamento (UE) 2018/395.				
En particular, el operador efectúa sus operaciones comerciales de conformidad con los siguientes requisitos de la subparte ADD del anexo II del Reglamento (UE) 2018/395:				
<input type="checkbox"/> La documentación del sistema de gestión, incluido el manual de operaciones, cumple los requisitos de la subparte ADD y todos los vuelos se efectuarán de conformidad con las disposiciones del manual de operaciones, con arreglo a lo dispuesto en el punto BOP.ADD.005, letra b), de la subparte ADD.				
<input type="checkbox"/> Todos los globos utilizados, o bien tienen un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012, o bien cumplen los requisitos de aeronavegabilidad específicos aplicables a los globos matriculados en un país tercero y sujetos a un contrato de arrendamiento con tripulación o a un contrato de arrendamiento sin tripulación, con arreglo a lo dispuesto en los puntos BOP.ADD.110 y BOP.ADD.115, letras b) y c), de la subparte ADD.				

- Todos los miembros de la tripulación de vuelo serán titulares de una licencia y de habilitaciones expedidas o aceptadas de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, con arreglo a lo dispuesto en el punto BOP.ADD.300, letra c), de la subparte ADD.
- 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 IV del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y de los requisitos del Reglamento (UE) 2018/395 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 BOP.ADD.105, letra a), de la subparte ADD.
- El operador confirma que toda la información que figura en la presente declaración, incluidos sus anexos, es completa y correcta.

*Fecha, nombre y firma del directivo responsable*

- (<sup>1</sup>) Rellénese el cuadro. Si falta espacio en la lista de información, adjúntese una hoja aparte. El anexo deberá estar fechado y firmado.
- (<sup>2</sup>) «Tipo(s) de operación» se refiere al tipo de operación comercial efectuada con el globo.
- (<sup>3</sup>) La información sobre la organización responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberá incluir el nombre de la organización, la dirección y la referencia de la aprobación.

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/396 DE LA COMISIÓN****de 13 de marzo de 2018****por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 9, apartado 1, letra e),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CEE) n.º 2658/87 estableció una nomenclatura de las mercancías (en lo sucesivo, «nomenclatura combinada» o «NC»), que figura en el anexo I del mismo.
- (2) La nota complementaria 10 del capítulo 22 de la segunda parte de la NC establece que, para la aplicación de las subpartidas 2206 00 31 y 2206 00 39, se considerarán como «espumosas» las bebidas fermentadas distintas de las que se presenten en botellas cerradas por un tapón «champiñón» sujeto por ataduras, con una sobrepresión superior o igual a 1,5 bar medida a 20 °C.
- (3) La nota de subpartida 1 del capítulo 22 de la segunda parte de la NC establece que, para la aplicación de la subpartida 2204 10, se entenderá por «vino espumoso» el que tiene una sobrepresión superior o igual a 3 bar cuando esté conservado a la temperatura de 20 °C en recipiente cerrado.
- (4) La Directiva 92/83/CEE del Consejo <sup>(2)</sup> establece que «otras bebidas fermentadas espumosas», incluidas no solo en las partidas 2204 y 2205, sino también en el código NC 2206 00 91, aplicables en el momento de la adopción de la Directiva (actualmente códigos NC 2206 00 31 y 2206 00 39), tienen una sobrepresión superior o igual a 3 bar.
- (5) No puede justificarse, ni científicamente ni de otro modo, el disponer de umbrales distintos por lo que respecta a la sobrepresión para bebidas fermentadas espumosas, con independencia de su clasificación en los códigos NC 2204, 2205 o 2206.
- (6) En aras de la seguridad jurídica, es necesario modificar la nota complementaria 10 del capítulo 22 de la segunda parte de la NC, sustituyendo el umbral actual de «superior o igual a 1,5 bar» por «superior o igual a 3 bar».
- (7) Al efecto de garantizar la coherencia y la interpretación uniforme de la nomenclatura combinada en la Unión por lo que se refiere a la definición de las «bebidas espumosas», debe modificarse la nota complementaria 10 del capítulo 22 de la segunda parte de la NC.
- (8) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CEE) n.º 2658/87 en consecuencia.
- (9) El Comité del Código Aduanero no ha emitido dictamen alguno en el plazo fijado por su presidente.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

En el capítulo 22 de la segunda parte de la nomenclatura combinada que figura en el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87, el segundo guion de la nota complementaria 10 se sustituye por el texto siguiente:

*«— las bebidas fermentadas, presentadas de otra forma, con una sobrepresión superior o igual a 3 bar, medida a 20 °C.».*<sup>(1)</sup> DO L 256 de 7.9.1987, p. 1.<sup>(2)</sup> Directiva 92/83/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras de los impuestos especiales sobre el alcohol y las bebidas alcohólicas (DO L 316 de 31.10.1992, p. 21).

---

*Artículo 2*

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 13 de marzo de 2018.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## DECISIONES

### DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2018/397 DEL CONSEJO

de 8 de marzo de 2018

#### relativa al establecimiento del intercambio automatizado de datos de matriculación de vehículos en Portugal

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Decisión 2008/615/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 33,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 25, apartado 2, de la Decisión 2008/615/JAI, la transmisión de datos de carácter personal en virtud de dicha Decisión solo puede iniciarse cuando en el territorio de los Estados miembros que participen en dicha transmisión se hayan incorporado al Derecho interno las disposiciones generales sobre protección de datos que figuran en el capítulo 6 de dicha Decisión.
- (2) El artículo 20 de la Decisión 2008/616/JAI <sup>(3)</sup> del Consejo dispone que la comprobación del cumplimiento de la condición expresada en el considerando 1 por lo que respecta al intercambio automatizado de datos con arreglo al capítulo 2 de la Decisión 2008/615/JAI ha de llevarse a cabo basándose en un informe de evaluación que se basa en un cuestionario, una visita de evaluación y un ensayo piloto.
- (3) De conformidad con el capítulo 4, punto 1.1, del anexo de la Decisión 2008/616/JAI, el cuestionario elaborado por el correspondiente grupo de trabajo del Consejo se refiere a cada uno de los intercambios automatizados de datos, y debe ser rellenado por un Estado miembro en cuanto considere que cumple los requisitos previos para compartir datos en la categoría de datos correspondiente.
- (4) Portugal ha respondido al cuestionario relativo a la protección de datos y al relativo al intercambio de datos de matriculación de vehículos.
- (5) Portugal ha realizado con éxito un ensayo piloto con los Países Bajos.
- (6) Se ha realizado una visita de evaluación a Portugal y el equipo evaluador neerlandés, español y eslovaco ha redactado a raíz de ella un informe que ha transmitido al correspondiente grupo de trabajo del Consejo.
- (7) Se ha presentado al Consejo un informe de evaluación general que resume los resultados del cuestionario, de la visita de evaluación y del ensayo piloto sobre el intercambio de datos de matriculación de vehículos.
- (8) El 12 de octubre de 2017, el Consejo, tomando nota del acuerdo de todos los Estados miembros vinculados por la Decisión 2008/615/JAI, concluyó que Portugal había aplicado plenamente las disposiciones generales en materia de protección de datos recogidas en el capítulo 6 de la Decisión 2008/615/JAI.
- (9) Por consiguiente, a efectos de la consulta automatizada de los datos de matriculación de vehículos, Portugal debe quedar habilitada para recibir y transmitir datos de carácter personal en virtud del artículo 12 de la Decisión 2008/615/JAI.
- (10) El artículo 33 de la Decisión 2008/615/JAI otorga competencias de ejecución al Consejo con vistas a la adopción de las medidas necesarias para la ejecución de la citada Decisión, en particular en relación con la recepción y la transmisión de los datos de carácter personal previstos en ella.

<sup>(1)</sup> DO L 210 de 6.8.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> Dictamen de 7 de febrero de 2018 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

<sup>(3)</sup> Decisión 2008/616/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, relativa a la ejecución de la Decisión 2008/615/JAI sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza (DO L 210 de 6.8.2008, p. 12).

- (11) Dado que se han cumplido las condiciones y el procedimiento de activación del ejercicio de dichas competencias de ejecución, conviene adoptar una decisión de ejecución relativa al establecimiento del intercambio automatizado de datos respecto a los datos de matriculación de vehículos en Portugal con el fin de permitir que dicho Estado miembro reciba y transmita datos de carácter personal en virtud del artículo 12 de la Decisión 2008/615/JAI.
- (12) Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido están vinculados por la Decisión 2008/615/JAI y participan, por tanto, en la adopción y aplicación de la presente Decisión, por la que se aplica la Decisión 2008/615/JAI.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

A efectos de la consulta automatizada de datos de matriculación de vehículos, Portugal queda habilitado para recibir y transmitir datos de carácter personal con arreglo al artículo 12 de la Decisión 2008/615/JAI a partir del 15 de marzo de 2018.

*Artículo 2*

La presente Decisión entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

La presente Decisión será aplicable de conformidad con los Tratados.

Hecho en Bruselas, el 8 de marzo de 2018.

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
V. RADEV

---





ISSN 1977-0685 (edición electrónica)  
ISSN 1725-2512 (edición papel)



**Oficina de Publicaciones de la Unión Europea**  
2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

**ES**