

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 198



Edición
en lengua española

Legislación

59º año

23 de julio de 2016

Sumario

II Actos no legislativos

ACUERDOS INTERNACIONALES

- ★ **Decisión (UE) 2016/1197 del Consejo, de 26 de octubre de 2015, relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y la aplicación provisional del Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Kiribati sobre exención de visados para estancias de corta duración** 1
- Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Kiribati sobre exención de visados para estancias de corta duración** 3

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (UE) 2016/1198 de la Comisión, de 22 de julio de 2016, por el que se modifica el anexo V del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los productos cosméticos ⁽¹⁾** 10
- ★ **Reglamento (UE) 2016/1199 de la Comisión, de 22 de julio de 2016, que modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que se refiere a la aprobación operacional de la navegación basada en la performance, la certificación y la supervisión de los proveedores de servicios de datos y las operaciones en el mar de helicópteros, y que corrige dicho Reglamento** 13
- Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1200 de la Comisión, de 22 de julio de 2016, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas** 38

DECISIONES

- ★ **Decisión (UE, Euratom) 2016/1201 del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión, de 13 de julio de 2016, relativa al nombramiento de los miembros del Comité de Vigilancia de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF)** 40

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

★ Decisión (UE) 2016/1202 del Consejo, de 18 de julio de 2016, por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Consejo General de la Organización Mundial del Comercio, respecto a la solicitud de exención de la OMC presentada por los Estados Unidos para prorrogar el trato preferencial acordado al antiguo territorio fideicometido de las islas del Pacífico	43
★ Decisión (UE) 2016/1203 del Consejo, de 18 de julio de 2016, por la que se nombra a un miembro y un suplente del Comité de las Regiones, propuestos por el Reino de España	44
★ Decisión (UE) 2016/1204 del Consejo, de 18 de julio de 2016, por la que se nombra a un miembro del Comité de las Regiones, propuesto por la República Federal de Alemania	45
★ Decisión (UE) 2016/1205 del Consejo, de 18 de julio de 2016, por la que se nombra a dos suplentes del Comité de las Regiones, propuestos por el Reino de los Países Bajos	46
★ Decisión de Ejecución (UE) 2016/1206 del Consejo, de 18 de julio de 2016, que modifica la Decisión de Ejecución 2013/676/UE por la que se autoriza a Rumanía a seguir aplicando una medida especial de excepción al artículo 193 de la Directiva 2006/112/CE relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido	47
★ Decisión (PESC) 2016/1207 del Comité Político y de Seguridad, de 20 de julio de 2016, relativa al nombramiento del jefe de la Misión de la Unión Europea por el Estado de Derecho en Kosovo *, EULEX KOSOVO (EULEX KOSOVO/1/2016)	49

Corrección de errores

★ Corrección de errores del Reglamento (CE) n.º 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1774/2002 (Reglamento sobre subproductos animales) (DO L 300 de 14.11.2009)	50
---	----

* Esta denominación se entiende sin perjuicio de las posiciones sobre su estatuto y está en consonancia con la Resolución 1244 (1999) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con la Opinión de la Corte Internacional de Justicia sobre la declaración de independencia de Kosovo.

II

(Actos no legislativos)

ACUERDOS INTERNACIONALES

DECISIÓN (UE) 2016/1197 DEL CONSEJO

de 26 de octubre de 2015

relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y la aplicación provisional del Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Kiribati sobre exención de visados para estancias de corta duración

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 77, apartado 2, letra a), en relación con su artículo 218, apartado 5,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 509/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ cambió la referencia a la República de Kiribati del anexo I al anexo II del Reglamento (CE) n.º 539/2001 del Consejo ⁽²⁾.
- (2) Dicha referencia a la República de Kiribati está acompañada de una nota a pie de página en la que se indica que la exención de visado se aplica a partir de la fecha de entrada en vigor de un acuerdo de exención de visados que debe celebrarse con la Unión Europea.
- (3) El 9 de octubre de 2014, el Consejo adoptó una decisión por la que se autorizaba a la Comisión a iniciar negociaciones con la República de Kiribati para la celebración de un acuerdo entre la Unión Europea y la República de Kiribati sobre exención de visados para estancias de corta duración (en lo sucesivo, «Acuerdo»).
- (4) Las negociaciones sobre el Acuerdo se iniciaron el 17 de diciembre de 2014 y concluyeron con éxito con su rúbrica, mediante canje de notas, el 6 de mayo de 2015 por la República de Kiribati y el 10 de junio de 2015 por la Unión.
- (5) Procede firmar el Acuerdo y aprobar las declaraciones anexas a él, en nombre de la Unión. Procede aplicar el Acuerdo de forma provisional a partir del día siguiente a la fecha de su firma, hasta tanto no terminen los procedimientos necesarios para su celebración.
- (6) La presente Decisión constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en las que el Reino Unido no participa de conformidad con la Decisión 2000/365/CE del Consejo ⁽³⁾; por lo tanto, el Reino Unido no participa en su adopción y no queda vinculado por la misma ni sujeto a su aplicación.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 509/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, que modifica el Reglamento (CE) n.º 539/2001 del Consejo por el que se establecen la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de esa obligación (DO L 149 de 20.5.2014, p. 67).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 539/2001 del Consejo, de 15 de marzo de 2001, por el que se establecen la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de esa obligación (DO L 81 de 21.3.2001, p. 1).

⁽³⁾ Decisión 2000/365/CE del Consejo, de 29 de mayo de 2000, sobre la solicitud del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen (DO L 131 de 1.6.2000, p. 43).

- (7) La presente Decisión constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en las que Irlanda no participa de conformidad con la Decisión 2002/192/CE del Consejo ⁽¹⁾; por lo tanto, Irlanda no participa en su adopción y no queda vinculada por la misma ni sujeta a su aplicación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se autoriza la firma, en nombre de la Unión, del Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Kiribati sobre exención de visados para estancias de corta duración (en lo sucesivo, «Acuerdo»), a reserva de la celebración de dicho Acuerdo.

El texto del Acuerdo se adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2

Las declaraciones adjuntas a la presente Decisión deberán aprobarse en nombre de la Unión.

Artículo 3

Se autoriza al presidente del Consejo para que designe a la persona o personas facultadas para firmar el Acuerdo en nombre de la Unión.

Artículo 4

El Acuerdo se aplicará de forma provisional a partir del día siguiente a la fecha de su firma ⁽²⁾, hasta tanto no terminen los procedimientos necesarios para su celebración.

Artículo 5

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Luxemburgo, el 26 de octubre de 2015.

Por el Consejo
La Presidenta
C. DIESCHBOURG

⁽¹⁾ Decisión 2002/192/CE del Consejo, de 28 de febrero de 2002, sobre la solicitud de Irlanda de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen (DO L 64 de 7.3.2002, p. 20).

⁽²⁾ La Secretaría General del Consejo se encargará de publicar en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la fecha de la firma del Acuerdo.

ACUERDO
entre la Unión Europea y la República de Kiribati sobre exención de visados para estancias de corta duración

LA UNIÓN EUROPEA, en lo sucesivo denominada «Unión» o «UE», y

LA REPÚBLICA DE KIRIBATI, en lo sucesivo denominada «Kiribati»,

en lo sucesivo denominadas conjuntamente «Partes Contratantes»,

CON OBJETO DE fomentar el desarrollo de relaciones amistosas entre las Partes Contratantes y de facilitar los viajes de sus ciudadanos mediante la exención de visados de entrada y para estancias de corta duración;

VISTO el Reglamento (UE) n.º 509/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, que modifica el Reglamento (CE) n.º 539/2001 del Consejo, por el que se establecen la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de esa obligación ⁽¹⁾, mediante, entre otras medidas, la transferencia de 19 terceros países, incluido Kiribati, a la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de la obligación de visado para estancias de corta duración en los Estados miembros;

TENIENDO EN CUENTA que el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 509/2014 establece que para estos 19 países se debe aplicar la exención de visado a partir de la fecha de entrada en vigor de un acuerdo sobre exención de visados que debe ser celebrado con la Unión;

DESEANDO salvaguardar el principio de igualdad de trato de todos los ciudadanos de la UE;

TENIENDO EN CUENTA que a las personas que viajan con el fin de desarrollar una actividad remunerada durante su estancia de corta duración no les es aplicable el presente Acuerdo y que, por lo tanto, para esta categoría siguen siendo aplicables las normas pertinentes del Derecho de la Unión y del Derecho nacional de los Estados miembros, así como del Derecho nacional de Kiribati, relativas a la obligación o exención de visado y al acceso al empleo;

TENIENDO EN CUENTA el Protocolo sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda respecto del espacio de libertad, seguridad y justicia, y el Protocolo sobre el acervo de Schengen integrado en el marco de la Unión Europea, anexos al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y confirmando que las disposiciones del presente Acuerdo no se aplican al Reino Unido ni a Irlanda,

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

Artículo 1

Objeto

El presente Acuerdo establece la exención de visados para los ciudadanos de la Unión y para los ciudadanos de Kiribati que viajen al territorio de la otra Parte Contratante por un período máximo de 90 días cada 180 días.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

a) «Estado miembro»: cualquier Estado miembro de la Unión, salvo el Reino Unido e Irlanda;

⁽¹⁾ DOUE L 149 de 20.5.2014, p. 67.

- b) «ciudadano de la Unión»: todo nacional de un Estado miembro tal como lo define la letra a);
- c) «ciudadano de Kiribati»: toda persona que tenga la ciudadanía de Kiribati;
- d) «espacio Schengen»: el espacio sin fronteras interiores que comprende los territorios de aquellos Estados miembros, tal como los define la letra a), en los que se aplica íntegramente el acervo de Schengen.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. Los ciudadanos de la Unión titulares de un pasaporte válido que sea ordinario, diplomático, de servicio, oficial o especial, y expedido por un Estado miembro podrán entrar y permanecer sin visado en el territorio de Kiribati durante el período de estancia mencionado en el artículo 4, apartado 1.

Los ciudadanos de Kiribati titulares de un pasaporte válido que sea ordinario, diplomático, de servicio, oficial o especial, y expedido por Kiribati podrán entrar y permanecer sin visado en el territorio de los Estados miembros durante el período de estancia mencionado en el artículo 4, apartado 2.

2. El apartado 1 del presente artículo no se aplicará a las personas que viajen con intención de ejercer una actividad remunerada.

Para esa categoría de personas, cada Estado miembro podrá decidir individualmente exigir un visado a los ciudadanos de Kiribati o eximirles con arreglo al artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 539/2001 del Consejo (¹).

Para esa categoría de personas, Kiribati podrá decidir sobre la obligación de visado o sobre su exención para los ciudadanos de cada Estado miembro individualmente, de conformidad con su Derecho nacional.

3. La exención de visado establecida por el presente Acuerdo se aplicará sin perjuicio de la normativa de las Partes Contratantes relativa a las condiciones de entrada y estancia de corta duración. Los Estados miembros y Kiribati se reservan el derecho a rechazar la entrada y la estancia de corta duración en sus territorios si no se cumple alguna de estas condiciones.

4. La exención de visado se aplicará independientemente del modo de transporte utilizado para cruzar las fronteras de las Partes Contratantes.

5. Las materias no reguladas por el presente Acuerdo se regirán por el Derecho de la Unión, el Derecho nacional de los Estados miembros y el Derecho nacional de Kiribati.

Artículo 4

Duración de la estancia

1. Los ciudadanos de la Unión podrán permanecer en el territorio de Kiribati un período máximo de 90 días cada 180 días.

2. Los ciudadanos de Kiribati podrán permanecer en el territorio de los Estados miembros que apliquen íntegramente el acervo de Schengen un período máximo de 90 días cada 180 días. Dicho período se calculará independientemente de cualquier estancia en un Estado miembro que todavía no aplique íntegramente el acervo de Schengen.

Los ciudadanos de Kiribati podrán permanecer un período máximo de 90 días cada 180 días en el territorio de cada uno de los Estados miembros que todavía no apliquen íntegramente el acervo de Schengen, independientemente del período de estancia calculado para el territorio de los Estados miembros que aplican íntegramente el acervo de Schengen.

3. El presente Acuerdo no afecta a la facultad de Kiribati y de los Estados miembros para prorrogar el período de estancia más de 90 días, de conformidad con su respectivo Derecho nacional y con el Derecho de la Unión.

(¹) Reglamento (CE) n.º 539/2001 del Consejo, de 15 de marzo de 2001, por el que se establecen la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de esa obligación (DOUE L 81 de 21.3.2001, p. 1).

*Artículo 5***Aplicación territorial**

1. Por lo que se refiere a la República Francesa, el presente Acuerdo se aplicará solamente al territorio europeo de la República Francesa.
2. Por lo que se refiere al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo se aplicará solamente al territorio europeo del Reino de los Países Bajos.

*Artículo 6***Comité Mixto para la gestión del Acuerdo**

1. Las Partes Contratantes crearán un Comité Mixto de Expertos (en lo sucesivo denominado «Comité»), integrado por representantes de la Unión y representantes de Kiribati. La Unión estará representada por la Comisión Europea.
2. Corresponden al Comité los siguientes cometidos, entre otros:
 - a) hacer un seguimiento de la aplicación del presente Acuerdo;
 - b) proponer modificaciones o adiciones al presente Acuerdo;
 - c) resolver las controversias que surjan de la interpretación o aplicación del presente Acuerdo.
3. En caso necesario, el Comité se reunirá a petición de una de las Partes Contratantes.
4. El Comité dispondrá su reglamento interno.

*Artículo 7***Relación del presente Acuerdo con otros acuerdos bilaterales de exención de visados existentes entre los Estados miembros y Kiribati**

El presente Acuerdo tendrá primacía sobre cualquier tipo de acuerdo bilateral celebrado entre algún Estado miembro y Kiribati, en la medida en que trate materias incluidas en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo.

*Artículo 8***Disposiciones finales**

1. El presente Acuerdo será ratificado o aprobado por las Partes Contratantes de acuerdo con sus respectivos procedimientos internos y entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha de la última de las dos notificaciones por las que las Partes Contratantes se notifiquen mutuamente la conclusión de dichos procedimientos.

El presente Acuerdo se aplicará con carácter provisional desde el día siguiente a la fecha de su firma.

2. El presente Acuerdo se celebra por un plazo indefinido, salvo que se denuncie de acuerdo con lo establecido en el apartado 5.
3. El presente Acuerdo podrá ser modificado por acuerdo escrito de las Partes Contratantes. Las modificaciones entrarán en vigor una vez que las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente la conclusión de sus respectivos procedimientos internos necesarios al efecto.

4. Cada Parte Contratante podrá suspender total o parcialmente el presente Acuerdo, en especial por razones de orden público, protección de la seguridad nacional o de la salud pública, inmigración irregular o reintroducción de la obligación de visado por parte de cualquier Parte Contratante. La decisión de suspensión deberá notificarse a la otra Parte Contratante como muy tarde dos meses antes de la fecha prevista de entrada en vigor. La Parte Contratante que suspenda la aplicación del presente Acuerdo informará inmediatamente a la otra Parte Contratante tan pronto como desaparezcan los motivos de la suspensión y levantará la suspensión.
5. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá denunciar el presente Acuerdo mediante notificación escrita a la otra Parte. El presente Acuerdo dejará de estar vigente 90 días después de dicha notificación.
6. Kiribati solo podrá suspender o denunciar el presente Acuerdo por lo que se refiere a todos los Estados miembros.
7. La Unión solo podrá suspender o denunciar el presente Acuerdo por lo que se refiere a todos sus Estados miembros.

Hecho por duplicado en alemán, búlgaro, checo, croata, danés, eslovaco, esloveno, español, estonio, finés, francés, griego, húngaro, inglés, italiano, letón, lituano, maltés, neerlandés, polaco, portugués, rumano y sueco, siendo todos los textos igualmente auténticos.

Съставено в Брюксел на двадесет и трети юни през две хиляди и шестнадесета година.

Hecho en Bruselas, el veintitrés de junio de dos mil dieciséis.

V Bruselu dne dvacátého třetího června dva tisíce šestnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den treogtyvende juni to tusind og seksten.

Geschehen zu Brüssel am dreiundzwanzigsten Juni zweitausendsechzehn.

Kahe tuhande kuueteistkümnenda aasta juunikuu kahekümne kolmandal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις είκοσι τρεις Ιουνίου δύο χιλιάδες δεκαέξι.

Done at Brussels on the twenty-third day of June in the year two thousand and sixteen.

Fait à Bruxelles, le vingt-trois juin deux mille seize.

Sastavljeno u Bruxellesu dvadeset trećeg lipnja godine dvije tisuće šesnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì ventitré giugno duemilasedici.

Briselē, divi tūkstoši sešpadsmitā gada divdesmit trešajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai šešioliktą metų birželio dvidešimt trečią dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-tizenhatodik év június havának huszonharmadik napján.

Magħmul fi Brussell, fit-tlieta u għoxrin jum ta' Ġunju fis-sena elfejn u sittax.

Gedaan te Brussel, drieëntwintig juni tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia dwudziestego trzeciego czerwca roku dwa tysiące szesnastego.

Feito em Bruxelas, em vinte e três de junho de dois mil e dezasseis.

Întocmit la Bruxelles la douăzeci și trei iunie două mii șaisprezece.

V Bruseli dvadsiateho tretieho júna dvetisícšestnásť.

V Bruslju, dne triindvajsetega junija leta dva tisoč šestnajst.

Tehty Brysselissä kahdentenäkymmenentenäkolmantena päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

Som skedde i Bryssel den tjugotredje juni år tjugohundrasexton.

Ans. B. W. W. W.

DECLARACIÓN CONJUNTA

RELATIVA A ISLANDIA, NORUEGA, SUIZA Y LIECHTENSTEIN

Las Partes Contratantes toman nota de las estrechas relaciones que existen entre la Unión Europea y Noruega, Islandia, Suiza y Liechtenstein, en particular en virtud de los Acuerdos de 18 de mayo de 1999 y de 26 de octubre de 2004, relativos a la asociación de esos países a la aplicación, ejecución y desarrollo del acervo de Schengen.

En tales circunstancias es deseable que las autoridades de Noruega, Islandia, Suiza y Liechtenstein, por una parte, y Kiribati, por otra, celebren sin demora acuerdos bilaterales sobre exención de visados para estancias de corta duración en términos similares a los del presente Acuerdo.

DECLARACIÓN CONJUNTA

SOBRE LA INTERPRETACIÓN DE LA CATEGORÍA DE PERSONAS QUE VIAJAN CON OBJETO DE EJERCER UNA ACTIVIDAD REMUNERADA COMO DISPONE EL ARTÍCULO 3, APARTADO 2, DEL PRESENTE ACUERDO

En aras de una interpretación común, las Partes Contratantes acuerdan que, a efectos del presente Acuerdo, la categoría de personas que ejercen una actividad remunerada incluye a las personas que, con el fin de ocupar un puesto de trabajo retribuido o de ejercer una actividad con ánimo de lucro, entran en el territorio de la otra Parte Contratante como trabajador por cuenta ajena o como prestador de servicios.

Esta categoría no debe incluir:

- a las personas de negocios, es decir, a personas que viajen con el fin de efectuar gestiones empresariales (sin que estén empleadas en el país de la otra Parte Contratante),
- a deportistas o artistas que realicen una actividad ad hoc,
- a periodistas enviados por medios de comunicación de su país de residencia, y
- a aprendices dentro de una misma empresa.

La aplicación de la presente Declaración será supervisada por el Comité Mixto en el marco de sus responsabilidades de conformidad con el artículo 6 del presente Acuerdo. El Comité Mixto podrá proponer modificaciones cuando, sobre la base de la experiencia de las Partes Contratantes, lo considere necesario.

DECLARACIÓN CONJUNTA

SOBRE LA INTERPRETACIÓN DEL PERÍODO MÁXIMO DE 90 DÍAS CADA 180 DÍAS ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 4 DEL PRESENTE ACUERDO

Las Partes Contratantes entienden que el período máximo de 90 días cada 180 días, que dispone el artículo 4 del presente Acuerdo, consiste en una visita continua o en varias visitas consecutivas cuya duración total no exceda de 90 días cada 180 días.

La noción de «cada» supone la aplicación de un período de referencia móvil de 180 días, que incluye todos los días de estancia dentro del último período de 180 días, a fin de verificar si el requisito de los 90 días cada 180 días sigue cumpliéndose. Entre otras cosas, esto significa que una ausencia por un período ininterrumpido de 90 días permite una nueva estancia de hasta 90 días.

DECLARACIÓN CONJUNTA

RELATIVA A LA INFORMACIÓN DE LOS CIUDADANOS SOBRE EL ACUERDO DE EXENCIÓN DE VISADOS

Reconociendo la importancia de la transparencia para los ciudadanos de la Unión Europea y los ciudadanos de Kiribati, las Partes Contratantes acuerdan asegurar una difusión completa de la información sobre el contenido y las consecuencias del Acuerdo sobre exención de visados y sus cuestiones conexas, tales como las condiciones de entrada.

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2016/1198 DE LA COMISIÓN

de 22 de julio de 2016

por el que se modifica el anexo V del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los productos cosméticos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 1223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, sobre los productos cosméticos ⁽¹⁾, y en particular su artículo 31, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) La metilisotiazolinona está autorizada como conservante en productos cosméticos, en una concentración máxima del 0,01 % peso/peso (100 ppm), en la entrada 57 del anexo V del Reglamento (CE) n.º 1223/2009.
- (2) El 12 de diciembre de 2013, el Comité Científico de Seguridad de los Consumidores (CCSC) emitió un dictamen sobre la seguridad de la metilisotiazolinona (sensibilización únicamente) ⁽²⁾.
- (3) El CCSC llegó a la conclusión de que los datos clínicos actuales indican que la concentración de 100 ppm de metilisotiazolinona en los productos cosméticos no es segura para los consumidores. En el caso de los productos cosméticos sin aclarado, como las toallitas húmedas, no se ha demostrado adecuadamente la seguridad de ninguna concentración de metilisotiazolinona respecto a la inducción o el desencadenamiento de alergia por contacto.
- (4) A la luz del dictamen del CCSC mencionado, es importante hacer frente al aumento de la incidencia de las alergias provocadas por la metilisotiazolinona, por lo cual esta debe prohibirse en los productos sin aclarado.
- (5) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 1223/2009 en consecuencia.
- (6) La aplicación de la restricción mencionada debe aplazarse para que la industria pueda hacer los ajustes necesarios en las formulaciones del producto. En particular, debe concederse a las empresas, a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, un plazo de seis meses para introducir en el mercado los productos conformes y para retirar del mercado los no conformes.
- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Permanente de Productos Cosméticos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo V del Reglamento (CE) n.º 1223/2009 queda modificado de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

⁽¹⁾ DO L 342 de 22.12.2009, p. 59.

⁽²⁾ CCSC/1521/13, revisión de 27 de marzo de 2014.

Artículo 2

A partir del 12 de febrero de 2017 únicamente podrán introducirse y comercializarse en el mercado de la Unión los productos cosméticos que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

Artículo 3

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 22 de julio de 2016.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNKER

ANEXO

En el anexo V del Reglamento (CE) n.º 1223/2009, la entrada 57 se sustituye por el texto siguiente:

Número de referencia	Identificación de las sustancias				Condiciones			Texto de las condiciones de empleo y advertencias
	Nombre químico/DCI	Nombre común del ingrediente recogido en el glosario	Número CAS	Número CE	Tipo de producto, partes del cuerpo	Concentración máxima en el producto preparado para el uso	Otras condiciones	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
«57	2-Metil-2H-isotiazol-3-ona	Methylisothiazolinone ⁽¹⁾	2682-20-4	220-239-6	Productos que se aclaran	0,01 %		

⁽¹⁾ La metilisotiazolinona también está regulada en la entrada 39 del anexo V, en mezcla con la clorometilisotiazolinona. Ambas entradas son mutuamente excluyentes: la utilización de la mezcla de clorometilisotiazolinona y metilisotiazolinona es incompatible con la utilización de metilisotiazolinona sola en el mismo producto.»

REGLAMENTO (UE) 2016/1199 DE LA COMISIÓN**de 22 de julio de 2016****que modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que se refiere a la aprobación operacional de la navegación basada en la performance, la certificación y la supervisión de los proveedores de servicios de datos y las operaciones en el mar de helicópteros, y que corrige dicho Reglamento**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽²⁾ establece condiciones para la operación segura de aeronaves.
- (2) La información o datos aeronáuticos incorrectos introducidos en los sistemas de a bordo de las aeronaves pueden crear riesgos significativos para la seguridad del vuelo. Procede por tanto garantizar que los proveedores de servicios de datos procesen la información y los datos aeronáuticos de forma que queden garantizados su calidad y el cumplimiento de los requisitos establecidos por los fabricantes de aeronaves para el uso previsto del espacio aéreo por los usuarios finales.
- (3) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 exige una aprobación específica para todas las operaciones de navegación basada en la performance («PBN»), salvo algunos métodos básicos de navegación. Conviene reducir significativamente el número de casos que requieren una aprobación específica a fin de aliviar de la carga económica y administrativa innecesaria a los operadores de aviación general, habida cuenta de la experiencia y madurez ya alcanzadas en las operaciones de aproximación que utilizan el sistema mundial de navegación por satélite («GNSS»), y de garantizar la coherencia con las normas internacionales de seguridad operacional más recientes.
- (4) Para facilitar el cumplimiento por los operadores de las normas sobre transporte de mercancías peligrosas, así como las relativas a los sistemas de sujeción de la parte superior del torso en los asientos de la tripulación de vuelo y en los de los pasajeros de algunos pequeños aviones y, por consiguiente, aumentar la seguridad, es necesario adaptar esas normas al tipo de operación y a la complejidad de la aeronave utilizada.
- (5) De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, determinados pequeños operadores no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas deben establecer un sistema de gestión en su organización. No obstante, en algunos casos, como la explotación no comercial de aviones bimotores turbopropulsados ligeros, esos operadores pueden tener dificultades para aplicar los requisitos del sistema de gestión enumerados en el anexo III de dicho Reglamento. Como quiera que el esfuerzo de conformidad exigido a esos operadores es desproporcionado en relación con los beneficios de la aplicación de esos requisitos para la seguridad de sus operaciones, esos operadores deben quedar excluidos del ámbito de aplicación del anexo VI del Reglamento n.º 965/2012 y, en cambio, estar autorizados a cumplir los requisitos establecidos en el anexo VII. En aras de la coherencia, las organizaciones de formación que impartan instrucción de vuelo en los mismos aviones bimotores turbopropulsados ligeros deben también poder cumplir los requisitos establecidos en el anexo VII.
- (6) El anexo VII del Reglamento (UE) n.º 965/2012 obliga a transportar y utilizar oxígeno en los vuelos por encima de una determinada altitud de presión. Atendiendo al principio de la diferenciación de los riesgos, según el cual el nivel de protección reglamentaria ofrecido a las partes interesadas depende de su capacidad de evaluar y controlar los riesgos, la necesidad de oxígeno en las aeronaves no presurizadas que efectúan operaciones no comerciales deber ser determinada por el piloto, teniendo en cuenta determinados factores objetivos.

⁽¹⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

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

- (7) Las operaciones de helicópteros en el mar («HOFO») implican ciertos riesgos específicos de seguridad que no están adecuadamente planteados en el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en su forma actual. Por consiguiente, algunos Estados miembros adoptan requisitos adicionales, incluido el uso obligatorio de las nuevas tecnologías, para atenuar los riesgos y mantener los niveles de seguridad. No obstante, a fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos de seguridad enumerados en el Reglamento (CE) n.º 216/2008 y de crear condiciones de competencia equitativas para los operadores del transporte aéreo, es necesario adoptar medidas de seguridad comunes a escala de la Unión, teniendo en cuenta la experiencia adquirida a nivel nacional y la evolución del sector de las operaciones de helicópteros en el mar.
- (8) Se han detectado asimismo errores de redacción que han originado dificultades para la aplicación del Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (9) Procede por tanto modificar y corregir el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en consecuencia.
- (10) Es necesario conceder a los operadores interesados y a las autoridades competentes de los Estados miembros tiempo suficiente para adaptarse a las nuevas normas en materia de información y de transmisión de datos aeronáuticos y de operaciones de helicópteros en el mar previstas en el presente Reglamento.
- (11) La Comisión tiene la intención de revisar las normas relativas a los globos y a los planeadores establecidas en el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en el contexto de la iniciativa de una legislación de aviación civil más sencilla, más clara y de mejor calidad cuyos trabajos preparatorios ya se han iniciado. Procede adaptar por tanto la fecha de aplicación de esas normas a fin de garantizar que la revisión pueda concluirse y que esas normas puedan modificarse, llegado el caso, antes de ser aplicables.
- (12) En aras de la claridad jurídica y de la aplicación armonizada de los requisitos comunes en toda la Unión, conviene que haya fechas fijas de aplicación de esos requisitos, bien inmediatamente después de su entrada en vigor, bien después de un determinado plazo. Las medidas transitorias y las tareas de aplicación debida por todos los Estados miembros deben constar en el acto jurídico a fin de evitar dudas e incertidumbre jurídicas. La posibilidad de acogerse a excepciones prevista en algunas normas de desarrollo en el campo de la seguridad aérea debe restringirse a los casos debidamente justificados en caso de absoluta necesidad, y en su lugar debe emplearse un sistema previsible y transparente. En consecuencia, es imperativo modificar el Reglamento (UE) n.º 965/2012 para tener en cuenta estas consideraciones.
- (13) Las medidas previstas en el presente Reglamento se basan en los dictámenes ⁽¹⁾ emitidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea de conformidad con el artículo 17, apartado 2, letra b), y el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 216/2008.
- (14) 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

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

1) En el artículo 5, el apartado 2 se modifica como sigue:

- a) se suprime el término «y» al final de la letra e);
- b) se añade la letra g) siguiente:

«g) helicópteros utilizados para operaciones en el mar (HOFO).»

⁽¹⁾ Dictamen n.º 02/2015 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 12.3.2015, sobre un Reglamento de la Comisión que establece requisitos técnicos y procedimientos operacionales para la provisión de datos a los usuarios del espacio aéreo a efectos de la navegación aérea; Dictamen n.º 03/2015 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 31.3.2015, sobre un Reglamento de la Comisión sobre la revisión de los criterios de aprobación de las operaciones de navegación basadas en la performance (PBN); Dictamen n.º 04/2015 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 8.5.2015, sobre un Reglamento de la Comisión sobre la aprobación específica de operaciones de helicópteros en el mar.

2) El artículo 6 se modifica como sigue:

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

«4. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, hasta el 30 de junio de 2018, los Estados miembros podrán seguir solicitando una aprobación específica y requisitos adicionales sobre procedimientos operacionales, equipo, cualificación y formación de la tripulación, para la explotación en el mar de helicópteros con fines de transporte aéreo comercial, de conformidad con su legislación nacional. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a la Agencia los requisitos adicionales que se apliquen a dichas aprobaciones específicas. Esos requisitos no serán menos restrictivos que los de los anexos III y IV.»;

b) se suprime el apartado 7;

c) se añaden los apartados 8 y 9 siguientes:

«8. No obstante lo dispuesto en la primera frase del artículo 5, apartado 3, los operadores de aviones motopropulsados complejos de masa máxima certificada de despegue (MCTOM) igual o inferior a 5 700 kg, equipados con motores turbohélice, que efectúen operaciones de transporte no comercial, solo podrán operar esas aeronaves de conformidad con el anexo VII.

9. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 5, letra a), cuando impartan instrucción de vuelo en aviones motopropulsados complejos de masa máxima certificada de despegue (MCTOM) igual o inferior a 5 700 kg, equipados con motores turbohélice, las organizaciones de formación operarán esas aeronaves de conformidad con el anexo VII.»

3) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10

Entrada en vigor

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

Será de aplicación a partir del 28 de octubre de 2012, sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 2, 3, 4, 5 y 6 siguientes.

2. Los anexos II y VII se aplicarán a las operaciones comerciales con globos y planeadores a partir del 25 de agosto de 2013, salvo en los Estados miembros que hayan decidido no aplicarlos total o parcialmente de conformidad con las disposiciones en vigor en el momento de esa decisión y en la medida en que hayan decidido hacerlo. Esos Estados miembros aplicarán los anexos II y VII a partir del 8 de abril de 2018 a las operaciones no comerciales con globos y a partir del 8 de abril de 2019 a las operaciones no comerciales con planeadores, o a partir de las fechas indicadas en su decisión, según el caso.

3. Los anexos II, III, VII y VIII se aplicarán a las operaciones especializadas con globos y planeadores a partir del 1 de julio de 2014, salvo en los Estados miembros que hayan decidido no aplicarlos total o parcialmente de conformidad con las disposiciones en vigor en el momento de esa decisión y en la medida en que hayan decidido hacerlo. Esos Estados miembros aplicarán los anexos II, III, VII y VIII a partir del 8 de abril de 2018 a las operaciones especializadas con globos y a partir del 8 de abril de 2019 a las operaciones especializadas con planeadores, o a partir de las fechas indicadas en su decisión, según el caso.

4. Los anexos II, III, VII y VIII se aplicarán a las operaciones especializadas con aviones y helicópteros a partir del 1 de julio de 2014, salvo en los Estados miembros que hayan decidido no aplicarlos total o parcialmente de conformidad con las disposiciones en vigor en el momento de esa decisión y en la medida en que hayan decidido hacerlo. Esos Estados miembros aplicarán los anexos II, III, VII y VIII a las operaciones especializadas con aviones y helicópteros a partir del 21 de abril de 2017, o a partir de las fechas indicadas en su decisión, según el caso.

5. Los anexos II, III y IV se aplicarán a:

a) las operaciones de transporte aéreo comercial (CAT) con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación con aviones de performance clase B o helicópteros no complejos a partir del 1 de julio de 2014, salvo en los Estados miembros que hayan decidido no aplicarlos total o parcialmente de conformidad con las disposiciones en vigor en el momento de esa decisión y en la medida en que hayan decidido hacerlo. Esos Estados miembros aplicarán los anexos II, III, y IV a las operaciones CAT con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación con aviones de performance clase B o helicópteros no complejos a partir del 21 de abril de 2017, o a partir de las fechas indicadas en su decisión, según el caso,

- b) las operaciones CAT con globos y planeadores a partir del 1 de julio de 2014, salvo en los Estados miembros que hayan decidido no aplicarlos total o parcialmente de conformidad con las disposiciones en vigor en el momento de esa decisión y en la medida en que hayan decidido hacerlo. Esos Estados miembros aplicarán los anexos II, III y IV a partir del 8 de abril de 2018 a las operaciones CAT con globos y a partir del 8 de abril de 2019 a las operaciones CAT con planeadores, o a partir de las fechas indicadas en su decisión, según el caso.
6. En los plazos previstos en los apartados 2, 3, 4 y 5 del presente artículo serán de aplicación las siguientes disposiciones, según proceda:
- a) a partir de la entrada en vigor de los requisitos del presente Reglamento, las autoridades competentes deberán tomar medidas graduales y efectivas para cumplir esos requisitos, en particular adaptando su organización y sistema de gestión, formación de personal, procedimientos y manuales y programas de supervisión,
- b) los operadores deberán adaptar su sistema de gestión, programas de formación y manuales de conformidad con los requisitos del presente Reglamento, según corresponda, no más tarde de la fecha de aplicación de esos requisitos,
- c) hasta la fecha de aplicación de los requisitos pertinentes del presente Reglamento, los Estados miembros continuarán expidiendo, renovando o modificando los certificados, autorizaciones y aprobaciones de conformidad con las normas vigentes antes de la entrada en vigor de esos requisitos o, en el caso de las operaciones CAT con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación con aviones de performance clase B o con helicópteros no complejos, de conformidad con:
- el anexo III del Reglamento (CEE) n.º 3922/91 y las exenciones nacionales de seguridad correspondientes, de conformidad con el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CEE) n.º 3922/91, en lo que respecta a los aviones, y
 - los requisitos nacionales, en lo que respecta a los helicópteros;
- d) los certificados, autorizaciones y aprobaciones expedidos por los Estados miembros antes de la fecha de aplicación de los requisitos pertinentes del presente Reglamento se considerarán conformes con esos requisitos. No obstante, deberán sustituirse por los certificados, autorizaciones y aprobaciones, según proceda, expedidos de conformidad con el presente Reglamento en el plazo de seis meses desde la fecha de aplicación de los requisitos pertinentes del presente Reglamento;
- e) los operadores sujetos a una obligación de declaración de conformidad con el presente Reglamento presentarán sus declaraciones no más tarde de la fecha de aplicación de los requisitos pertinentes del presente Reglamento.».
- 4) Los anexos I, II, IV, V, VI, VII y VIII se modifican con arreglo al anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

- 1) En el anexo IV (parte CAT), subsección CAT.POL.A.240, letra b), el punto 4 se sustituye por lo siguiente:
- «4) la tripulación de vuelo dispone de los conocimientos adecuados de la ruta de vuelo, así como de los procedimientos que deban utilizarse de acuerdo con la subparte FC de la Parte ORO.».
- 2) En el anexo VII (parte NCO), el texto de la subsección NCO.GEN.103 se sustituye por lo siguiente:
- «Los vuelos de iniciación a que se refiere el artículo 6, apartado 4a, letra c), del presente Reglamento, cuando se realicen de conformidad con el presente anexo, deberán:
- a) tener inicio y fin en el mismo aeródromo o lugar de operación, salvo en el caso de los globos y planeadores;
- b) ser operados en condiciones VFR diurnas;

- c) ser supervisados por una persona designada como responsable de su seguridad, y
- d) cumplir todas las demás condiciones establecidas por la autoridad competente.».

Artículo 3

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 25 de agosto de 2016.

No obstante:

- a) el punto 1 del artículo 1 y los puntos 1, letras a), b), c), y d), 2, letra c), 3, letras a), e), g), m), n), y o), 4, letra c), 5, letras d), j), k), y l), y 7, letras d), k), y l), del anexo serán aplicables a partir del 1 de julio de 2018;
- b) los puntos 3, letras l) y q), 5, letras i) y n), 6, letras k) y n), y 7, letras j) y n), del anexo serán aplicables a partir del 1 de enero de 2019.

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

Hecho en Bruselas, el 22 de julio de 2016.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

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

1) En el anexo I (Definiciones):

a) El punto 69 se sustituye por el texto siguiente:

«69) «entorno hostil»:

a) una zona en que:

- i) no es posible realizar con seguridad un aterrizaje forzoso debido a que la superficie es inadecuada; o
- ii) no es posible proteger debidamente a los ocupantes del helicóptero frente a los elementos; o
- iii) no se proporciona respuesta/capacidad de búsqueda y rescate acordes con la exposición anticipada; o
- iv) existe un riesgo inaceptable para las personas o bienes en tierra;

b) y, en cualquier caso, las zonas siguientes:

- i) para operaciones sobre el agua, las zonas en mar abierto situadas al norte del paralelo 45N y al sur del paralelo 45S designadas por la autoridad del Estado en que se realicen las operaciones; así como
- ii) aquellas partes de un área congestionada sin zonas adecuadas para realizar un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad.»;

b) El punto 86 se sustituye por el texto siguiente:

«86) «operación en el mar»: operación de helicóptero que incluye como elemento sustancial el sobrevuelo de zonas de mar abierto hacia o desde lugares en el mar.»;

c) se añade el siguiente punto 86 a):

«86 bis) «lugar en el mar»: instalación destinada a ser usada para operaciones de helicópteros, sobre una estructura fija o flotante en el mar, o un buque»;

d) Se añade el siguiente punto 86 ter):

«86 ter) «zona de mar abierto»: extensión de agua que da al mar a lo largo de la costa.»;

e) se añade el siguiente punto 103 bis):

«103 bis) «especificación de performance de navegación requerida (RNP)»: una especificación de navegación para operaciones PBN que incluye un requisito de vigilancia y alerta a bordo de la performance de navegación»;

2) En el anexo II (Parte ARO):

a) se añade la subsección ARO.OPS.240 siguiente:

«ARO.OPS.240 Aprobación específica de RNP AR APCH

a) Si el solicitante ha demostrado el cumplimiento de los requisitos de la sección SPA.PBN.105, la autoridad competente concederá una aprobación específica genérica o una aprobación específica de un procedimiento RNP AR APCH.

b) En el caso de una aprobación específica de un procedimiento, la autoridad competente:

- 1) enumerará los procedimientos de aproximación por instrumentos en aeródromos específicos en la aprobación PBN;
- 2) establecerá mecanismos de coordinación con las autoridades competentes para estos aeródromos, si procede; y
- 3) tendrá en cuenta los posibles créditos derivados de las aprobaciones específicas RNP AR APCH ya expedidas al solicitante.»;

b) el apéndice II se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice II

ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES (sujetas a las condiciones aprobadas en el manual de operaciones)				
Datos de contacto de la autoridad expedidora Teléfono ⁽¹⁾ : _____; Fax _____; Correo electrónico: _____;				
AOC ⁽²⁾ : _____ Nombre del operador ⁽³⁾ : _____ Fecha ⁽⁴⁾ : _____ Firma: _____ Nombre comercial _____ Especificaciones de operaciones n.º: _____				
Modelo de aeronave ⁽⁵⁾ : _____ Marcas de matrícula ⁽⁶⁾ : _____				
Operaciones comerciales ☐				
Zona de operación ⁽⁷⁾ : _____				
Limitaciones especiales ⁽⁸⁾ : _____				
Aprobaciones específicas:	Sí	No	Especificación ⁽⁹⁾	Comentarios
Mercancías peligrosas	☐	☐		
Operaciones con baja visibilidad			CAT ⁽¹⁰⁾	
Despegue			RVR ⁽¹¹⁾ : m	
Aproximación y aterrizaje	☐	☐	DA/H: RVR pies: m	
RVSM ⁽¹²⁾ ☐ No aplicable	☐	☐		
ETOPS ⁽¹³⁾ ☐ No aplicable	☐	☐	Umbral tiempo-distancia máximo ⁽¹⁴⁾ : min.	
Especificaciones de navegación complejas para operaciones PBN ⁽¹⁵⁾	☐	☐		⁽¹⁶⁾
Especificación mínima de performance de navegación	☐	☐		
Operaciones con helicópteros con la ayuda de sistemas de visión nocturna de imágenes	☐	☐		
Operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate	☐	☐		
Operaciones de servicio médico de emergencias con helicóptero	☐	☐		

Operaciones de vuelo de helicópteros en el mar	☐	☐		
Formación de tripulación de cabina ⁽¹⁷⁾	☐	☐		
Expedición de atestados CC ⁽¹⁸⁾	☐	☐		
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Otros ⁽²⁰⁾				

⁽¹⁾ Datos de contacto del teléfono y fax de la autoridad competente, incluido el prefijo nacional. Correo electrónico, si existiera.

⁽²⁾ Introdúzcase el número de certificado de operador aéreo (AOC) asociado.

⁽³⁾ Introdúzcase el nombre registrado del operador y el nombre comercial del mismo, si son diferentes. Introdúzcase «DbA» («Doing business as») antes del nombre comercial.

⁽⁴⁾ Fecha de expedición de las especificaciones de operaciones (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad competente.

⁽⁵⁾ Introdúzcase la designación OACI de la marca, modelo y serie de la aeronave, o bien la serie maestra, si ha sido designada una (por ejemplo: Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232).

⁽⁶⁾ Las marcas de matrícula figurarán o bien en las especificaciones de operaciones, o bien en el manual de operaciones. En este último caso, las especificaciones de operaciones relacionadas deberán hacer referencia a la página adecuada en el manual de operaciones. En caso de que no todas las aprobaciones específicas se apliquen al modelo de aeronave, las marcas de matrícula de la aeronave se podrán introducir en la columna de observaciones de la aprobación específica adecuada.

⁽⁷⁾ Listado de las zonas geográficas de operación autorizadas (por coordenadas geográficas o rutas específicas, límites regionales o nacionales de la información de vuelo).

⁽⁸⁾ Listado de las limitaciones especiales aplicables (por ejemplo solo VFR, solo operaciones diurnas, etc.).

⁽⁹⁾ Enumérense en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación o el tipo de aprobación (con los criterios apropiados).

⁽¹⁰⁾ Introdúzcase la categoría de aproximación de precisión aplicable: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB o CAT IIIC. Introdúzcase el alcance visual en la pista (RVR) mínimo en metros y la altura de decisión (DH) en pies. Utilícese una línea por categoría de aproximación enumerada.

⁽¹¹⁾ Introdúzcase el RVR de despegue mínimo aprobado en metros. Si se han otorgado diferentes aprobaciones, utilícese una línea por aprobación.

⁽¹²⁾ La casilla No aplicable (N/A) deberá marcarse únicamente si el techo máximo de la aeronave queda por debajo de FL290.

⁽¹³⁾ Las operaciones de radio amplio (ETOPS) actualmente se aplican solo a las aeronaves bimotores. Por consiguiente, si el modelo de la aeronave tiene más o menos de dos motores puede marcarse la casilla No aplicable (N/A).

⁽¹⁴⁾ También puede especificarse el umbral de distancia (en NM), así como el tipo de motor.

⁽¹⁵⁾ Navegación basada en la performance (PBN): utilícese una línea para cada aprobación PBN específica (por ejemplo, aproximaciones RNP AR APCH), con las limitaciones adecuadas enumeradas en las columnas «Especificaciones» y/o «Comentarios». Las aprobaciones individuales de procedimientos RNP AR APCH específicos pueden indicarse en las especificaciones de operaciones o en el manual de operaciones. En este último caso, las especificaciones de operaciones relacionadas deben hacer referencia a la página adecuada en el manual de operaciones.

⁽¹⁶⁾ Indíquese si la aprobación específica está limitada a determinados finales de pista y/o aeródromos.

⁽¹⁷⁾ Autorización para llevar a cabo el curso de instrucción y el examen que deben realizar los solicitantes de una certificación de tripulación de cabina, según lo especificado en el anexo V (Parte CC) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión.

⁽¹⁸⁾ Autorización para expedir certificaciones de tripulación de cabina, según lo especificado en el anexo V (Parte CC) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión.

⁽¹⁹⁾ El nombre de la persona/organización responsable de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y una referencia a la norma que requiere el trabajo, por ejemplo, anexo I, Parte M, Subparte G, del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.

⁽²⁰⁾ Aquí pueden introducirse otras autorizaciones o datos, usando una línea (o un bloque matrilíneal) por autorización (por ejemplo: operaciones de aterrizaje en corto, operaciones de aproximación de descenso pronunciado, operaciones con helicópteros a/de un lugar de interés público, operaciones con helicóptero sobre un entorno hostil situado fuera de un área congestionada, operaciones con helicópteros sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro, operaciones con ángulos de alabeo incrementado, distancia máxima desde un aeródromo adecuado para aviones bimotor sin aprobación ETOPS, aeronaves usadas para operaciones no comerciales).

FORMULARIO EASA 139, edición 2;

c) la nota 6 del Formulario EASA 140 que figura en el apéndice V se sustituye por lo siguiente:

«6) Lista de todas las operaciones aprobadas, por ejemplo: mercancías peligrosas, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.»;

3) En el anexo IV (Parte CAT):

a) se suprime la subsección CAT.OP.MPA.120;

b) se inserta la siguiente subsección CAT.OP.MPA.126:

«CAT.OP.MPA.126 Navegación basada en la performance

El operador garantizará que, cuando se requiera la navegación basada en la performance (PBN) para la ruta o procedimiento de vuelo:

a) la especificación de PBN pertinente está indicada en el manual de operaciones de la aeronave (AFM) u otro documento que haya sido aprobado por la autoridad de certificación como parte de la evaluación de aeronavegabilidad o se base en dicha aprobación; y

- b) la aeronave es operada de conformidad con la especificación de navegación pertinente y con las limitaciones indicadas en el AFM u otro documento mencionado anteriormente.»;
- c) La subsección CAT.OP.MPA.135, letra a), punto 1), 1 se sustituye por lo siguiente:
 - «1) se disponga de instalaciones espaciales y de instalaciones y servicios en tierra, incluidos los servicios meteorológicos, adecuados para la operación prevista»;
- d) en la subsección CAT.OP.MPA.175, letra b):
 - i) el punto 6 se sustituye por el texto siguiente:
 - «6) se hallan disponibles las instalaciones espaciales y las instalaciones y los servicios en tierra adecuados que se requieren para el vuelo planificado»;
 - ii) en la versión inglesa, al final del punto 7) se suprime el término «y»;
 - iii) se añade el siguiente punto 7 bis):
 - «7 bis) las bases de datos de navegación requeridas para la navegación basada en la performance sean adecuadas y estén actualizadas; y»;
- e) CAT.OP.MPA.181 se sustituye por el texto siguiente:

«CAT.OP.MPA.181 Selección de aeródromos y zonas de operación — helicópteros

- a) Para vuelos en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), el comandante seleccionará un aeródromo alternativo de despegue a menos de 1 hora de vuelo a velocidad de crucero, si no fuera posible volver al lugar de salida por motivos meteorológicos.
- b) Para vuelos IFR o cuando se vuele en operaciones VFR y se navegue por medios diferentes a las referencias visuales, el comandante especificará al menos un aeródromo alternativo de destino en el plan operacional de vuelo, a menos que:
 - 1) para un vuelo a cualquier otro destino en tierra, la duración del vuelo y las condiciones meteorológicas imperantes sean tales que, a la hora estimada de llegada al lugar previsto de aterrizaje, una maniobra de aproximación y aterrizaje sea posible en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC); o
 - 2) el lugar del aterrizaje previsto se encuentre aislado y sin alternativas posibles; en este caso, se determinará un punto de no retorno (PNR).
- c) El operador deberá seleccionar dos aeródromos alternativos de destino:
 - 1) cuando los informes o pronósticos meteorológicos pertinentes para el aeródromo de destino indiquen que durante el período comprendido entre una hora antes y una hora después de la hora prevista de llegada, las condiciones meteorológicas estarán por debajo de los mínimos de planificación aplicables; o
 - 2) cuando no se disponga de información meteorológica para el aeródromo de destino.
- d) El operador especificará en el plan operacional de vuelo los aeródromos de alternativa exigidos.»;
- f) se inserta la siguiente subsección CAT.OP.MPA.182:

«CAT.OP.MPA.182 Aeródromos de destino — operaciones de aproximación por instrumentos

El operador deberá asegurarse de que hay medios suficientes disponibles para navegar y aterrizar en el destino o en un aeródromo de alternativa en caso de pérdida de la capacidad para la operación prevista de aproximación y aterrizaje.»;

- g) se suprime la subsección CAT.OP.MPA.247, letra b);

- h) la subsección CAT.OP.MPA.295 se sustituye por lo siguiente:

«CAT.OP.MPA.295 Uso del sistema anticolidión de a bordo (ACAS)

El operador deberá establecer procedimientos operacionales y programas de formación cuando el sistema ACAS esté instalado y operativo de forma que la tripulación de vuelo esté adecuadamente formada para evitar colisiones y sea competente en el uso de equipos del sistema ACAS II.»;

- i) la subsección CAT.IDE.A.205, letra a), punto 3), se sustituye por lo siguiente:

«3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de nueve, cuyo certificado de aeronavegabilidad haya sido expedido por primera vez el 8 de abril de 2015 o posteriormente;»

- j) la subsección CAT.IDE.A.205, letra b), se sustituye por lo siguiente:

«b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso deberá tener:

- 1) un único punto de liberación;
- 2) en los asientos para la tripulación de cabina mínima requerida, dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueda usarse independientemente; y
- 3) en los asientos de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al de un piloto:
 - i) dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que podrá usarse independientemente; o
 - ii) una correa diagonal para los hombros y un cinturón de seguridad que podrán usarse independientemente para los siguientes aviones:
 - A) aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de nueve que cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables;
 - B) aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de nueve que no cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad haya sido expedido antes del 28 de octubre de 2014; y
 - C) aviones certificados con arreglo a la especificación CS-VLA o equivalente y CS-LSA o equivalente.»;

- k) se añade la letra f) siguiente en la subsección CAT.IDE.A.345:

«f) En lo que respecta a las operaciones PBN, las aeronaves deberán cumplir los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad para la especificación de navegación adecuada.»

- l) la subsección CAT.IDE.A.355 se sustituye por lo siguiente:

«CAT.IDE.A.355 Gestión de bases de datos de navegación

- a) Las bases de datos de navegación usadas en las aplicaciones de los sistemas de aeronaves certificados deberán cumplir los requisitos de calidad de los datos que sean adecuados al uso previsto de los mismos.
- b) El operador deberá asegurar la distribución e inserción oportuna de datos electrónicos de navegación vigentes e inalterados a todas las aeronaves que lo requieran.
- c) Sin perjuicio de cualquier otro requisito de notificación de sucesos indicado en el Reglamento (UE) n.º 376/2014, el operador comunicará al proveedor de la base de datos los casos de datos erróneos, incoherentes o que falten que pudieran razonablemente constituir un riesgo para el vuelo.

En tales casos, el operador informará a la tripulación de vuelo y al personal restante interesado y se asegurará de que los datos afectados no sean utilizados.»;

- m) se suprime la subsección CAT.IDE.H.280, letra b);
- n) la subsección CAT.IDE.H.295 se sustituye por lo siguiente:

«CAT.IDE.H.295 Trajes de supervivencia de la tripulación de vuelo

Cada miembro de la tripulación empleará un traje de supervivencia cuando opere en la performance de clase 3 en un vuelo sobre el agua más allá de la distancia de autorrotación o la distancia de aterrizaje forzoso seguro en tierra, cuando el informe meteorológico o las previsiones disponibles para el comandante indiquen que la temperatura del mar será inferior a + 10 °C durante el vuelo.»;

- o) se suprime la subsección CAT.IDE.H.310;
- p) se añade la letra e) siguiente en la subsección CAT.IDE.H.345:
 - «e) En lo que respecta a las operaciones PBN, las aeronaves deberán cumplir los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad para la especificación de navegación adecuada.»;
- q) se añade la subsección CAT.IDE.H.355 siguiente:

«CAT.IDE.H.355 Gestión de las bases de datos de navegación

- a) Las bases de datos de navegación usadas en las aplicaciones de los sistemas de aeronaves certificados deberán cumplir los requisitos de calidad de los datos que sean adecuados al uso previsto de los mismos.
- b) El operador deberá asegurar la distribución e inserción oportuna de datos electrónicos de navegación vigentes e inalterados a todas las aeronaves que lo requieran.
- c) Sin perjuicio de cualquier otro requisito de notificación de sucesos indicado en el Reglamento (UE) n.º 376/2014, el operador comunicará al proveedor de la base de datos los casos de datos erróneos, incoherentes o que falten que pudieran razonablemente constituir un riesgo para el vuelo.

En tales casos, el operador informará a la tripulación de vuelo y al personal restante interesado y se asegurará de que los datos afectados no sean utilizados.»;

4) En el anexo V (Parte SPA):

- a) la subsección SPA.PBN.100 PBN se sustituye por lo siguiente:

«SPA.PBN.100 Operaciones PBN

- a) Las especificaciones PBN siguientes requieren una aprobación:
 - 1) RNP AR APCH; y
 - 2) RNP 0.3 para operaciones de helicópteros.
- b) Una aprobación para operaciones RNP AR APCH deberá permitir realizar operaciones con procedimientos públicos de aproximación por instrumentos que cumplan los criterios de la OACI aplicables en lo que respecta al diseño de procedimientos.
- c) En el caso de los procedimientos privados de aproximación por instrumentos y de los procedimientos públicos de aproximación por instrumentos que no cumplan los criterios de la OACI aplicables en lo que respecta al diseño de procedimientos, o cuando lo requiera la publicación de información aeronáutica o la autoridad competente, deberá requerirse una aprobación de procedimiento específica para operaciones RNP AR APCH o RNP 0.3.»;

- b) la subsección SPA.PBN.105 PBN se sustituye por lo siguiente:

«SPA.PBN.105 Aprobación operacional PBN

Para obtener una aprobación específica para realizar operaciones PBN de la autoridad competente, el operador aportará pruebas de que:

- a) la aprobación de aeronavegabilidad pertinente, adecuada para la operación PBN prevista, esté indicada en el manual de operaciones de la aeronave (AFM) u otro documento que haya sido aprobado por la autoridad de certificación como parte de la evaluación de aeronavegabilidad o se base en dicha aprobación;
 - b) se ha establecido un programa de instrucción para la tripulación de vuelo y despachadores de vuelo;
 - c) se ha llevado a cabo una evaluación de la seguridad;
 - d) se han establecido procedimientos operativos que especifiquen:
 - 1) el equipo que debe transportarse, incluidas sus limitaciones operativas y las entradas apropiadas en la lista de equipo mínimo (MEL);
 - 2) la composición, cualificaciones y experiencia de la tripulación de vuelo;
 - 3) los procedimientos normales, anormales y de contingencia; y
 - 4) la gestión de los datos electrónicos de navegación;
 - e) se ha especificado una lista de los sucesos notificables; y
 - f) se ha establecido un programa de gestión de la vigilancia RNP para las operaciones RNP AR APCH, si procede.»;
- c) se añade la subparte K siguiente:

«SUBPARTE K

OPERACIONES DE HELICÓPTEROS EN EL MAR

SPA.HOFO.100 Operaciones de helicópteros en el mar (HOFO)

Los requisitos establecidos en la presente subparte son de aplicación a:

- a) los operadores de transporte aéreo comercial titulares de un AOC válido de conformidad con la Parte ORO;
- b) los operadores que realizan operaciones especializadas y hayan declarado su actividad de conformidad con la Parte ORO; o
- c) los operadores no comerciales que hayan declarado su actividad de conformidad con la Parte ORO.

SPA.HOFO.105 Aprobación de operaciones de helicóptero en el mar

- a) Antes de iniciar operaciones con arreglo a la presente subparte, el operador deberá disponer de una aprobación específica expedida por la autoridad competente.
- b) Para obtener esa aprobación, el operador deberá presentar una solicitud a la autoridad competente conforme a lo especificado en la subsección SPA.GEN.105 y demostrar que cumple los requisitos establecidos en la presente subparte.
- c) Antes de realizar operaciones a partir de un Estado miembro distinto del que haya expedido la aprobación prevista en la letra a), el operador deberá informar a las autoridades competentes de ambos Estados miembros sobre la operación prevista.

SPA.HOFO.110 Procedimientos operacionales

- a) El proceso de gestión de la seguridad implica que el operador deberá mitigar y minimizar los riesgos y peligros específicos derivados de las operaciones de helicópteros en el mar. El operador especificará en el manual de operaciones:
- 1) los procedimientos de selección, composición e instrucción de las tripulaciones;
 - 2) los deberes y responsabilidades de los tripulantes y demás personal implicado;
 - 3) los equipos necesarios y criterios de despacho; así como
 - 4) los procedimientos operacionales y mínimos, de tal forma que las operaciones normales y las que puedan resultar anómalas se describan y resuelvan adecuadamente.
- b) El operador se asegurará de que:
- 1) antes de cada vuelo se prepare un plan operacional de vuelo;
 - 2) las instrucciones de seguridad para los pasajeros dadas antes de embarcar en el helicóptero incluyan también toda información específica sobre cuestiones relacionadas con los vuelos en el mar;
 - 3) todos los miembros de la tripulación de vuelo lleven puesto un traje de supervivencia homologado:
 - i) cuando el informe o pronósticos meteorológicos a disposición del piloto al mando indiquen que la temperatura del mar será inferior a 10 °C durante el vuelo; o
 - ii) cuando el tiempo de rescate estimado exceda el tiempo de supervivencia estimado; o
 - iii) cuando esté previsto efectuar el vuelo de noche en un entorno hostil;
 - 4) cuando haya sido establecida, se siga la estructura de la ruta en el mar facilitada por el ATS adecuado;
 - 5) los pilotos hagan un uso óptimo de los sistemas automáticos de control de vuelo (AFCS) durante todo el vuelo;
 - 6) se establezcan perfiles específicos de aproximación en el mar, incluidos los parámetros de aproximación estable y las medidas correctoras a tomar en el caso de que la aproximación se vuelva inestable;
 - 7) en las operaciones multipiloto, se instauren procedimientos para que los tripulantes de vuelo puedan monitorizar los instrumentos de vuelo durante los vuelos en el mar, especialmente durante la aproximación o la salida, a fin de garantizar el mantenimiento de una trayectoria de vuelo segura;
 - 8) la tripulación de vuelo tome inmediatamente las medidas adecuadas en caso de activación de la alerta de altura;
 - 9) se instauren procedimientos que obliguen a armar sistemas de flotación de emergencia, cuando sea seguro, para todas las llegadas y salidas sobre el agua; y
 - 10) las operaciones se efectúen con arreglo a las restricciones impuestas en las rutas o áreas de operación especificadas por la autoridad competente o por la autoridad adecuada responsable del espacio aéreo.

SPA.HOFO.115 Uso de lugares en el mar

El operador solo podrá usar lugares en el mar adecuados en relación con la dimensión y masa del tipo de helicóptero y las operaciones de que se trate.

SPA.HOFO.120 Selección de aeródromos y de lugares de operación

- a) *Aeródromo alternativo de destino en tierra* Sin perjuicio de lo dispuesto en las subsecciones CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 y SPO.OP.151, el piloto al mando/comandante no deberá especificar un aeródromo alternativo de destino en el plan operacional de vuelo cuando efectúe vuelos a partir de un lugar en el mar con destino en un aeródromo en tierra si:
- 1) el aeródromo de destino está definido como aeródromo costero, o
 - 2) se cumplen los siguientes criterios:
 - i) el aeródromo de destino dispone de procedimientos publicados de aproximación por instrumentos;
 - ii) el tiempo de vuelo es inferior a tres horas; y
 - iii) las previsiones meteorológicas publicadas, válidas entre una hora antes y una hora después de la hora prevista de aterrizaje, indican que:
 - A) la base de nubes está al menos a 700 pies por encima del mínimo asociado al procedimiento de aproximación por instrumentos, o de 1 000 pies por encima del aeródromo de destino, si esta última cifra fuera más elevada; y
 - B) la visibilidad es de al menos 2 500 metros.
- b) *Heliplataforma alternativa de destino en el mar* El operador podrá seleccionar una heliplataforma alternativa de destino en el mar cuando se cumplan los siguientes criterios:
- 1) Las heliplataformas alternativas de destino en el mar solamente se utilizarán una vez pasado el punto de no retorno (PNR) y cuando no haya geográficamente disponible un aeródromo alternativo de destino en tierra. Antes del PNR deberá utilizarse un aeródromo alternativo de destino en tierra.
 - 2) Una heliplataforma alternativa de destino en el mar deberá disponer de capacidad de aterrizaje con un motor inoperativo (OEI).
 - 3) En la medida de lo posible, deberá garantizarse la disponibilidad de una heliplataforma antes de alcanzar el PNR. Las dimensiones, la configuración y la zona libre de obstáculos de las heliplataformas u otros lugares deberán ser adecuadas para su uso como heliplataforma alternativa por los distintos tipos de helicópteros previstos.
 - 4) Deberán establecerse las condiciones meteorológicas mínimas, teniendo en cuenta la precisión y fiabilidad de la información meteorológica.
 - 5) La MEL contendrá disposiciones específicas para este tipo de operación.
 - 6) Solo se seleccionará una heliplataforma alternativa de destino en el mar si el operador ha establecido un procedimiento en el manual de operaciones.

SPA.HOFO.125 Aproximaciones mediante radar de a bordo (ARA) a lugares en el mar — operaciones CAT

- a) Los operadores de transporte aéreo comercial (CAT) establecerán procedimientos operacionales y velarán por que solo se efectúen ARA si:
- 1) el helicóptero está equipado con un radar capaz de suministrar información sobre los obstáculos del entorno; y
 - 2) o bien:
 - i) la altura de descenso mínima (MDH) se determina a partir de un radioaltímetro; o
 - ii) se aplica la altitud mínima de descenso (MDA) más un margen adecuado.
- b) Las ARA a plataformas o embarcaciones en tránsito se efectuarán como operaciones multipiloto.

- c) El rango de decisión proporcionará un margen de franqueamiento de obstáculos adecuado en la aproximación frustrada desde cualquier destino para el que se planifique una ARA.
- d) La aproximación solamente continuará más allá del rango de decisión o por debajo de la altura/altitud mínima de descenso (MDA/H) cuando se haya establecido la referencia visual con el destino.
- e) Para operaciones CAT con piloto único, se añadirán los incrementos apropiados al MDA/H y al rango de decisión.
- f) Cuando se efectúe una ARA a un lugar inmóvil en el mar (esto es, una instalación fija o un buque amarrado) y la posición GPS disponible en el sistema de navegación sea fiable, el GPS/sistema de navegación se usará para aumentar la seguridad de la ARA.

SPA.HOFO.130 Condiciones meteorológicas

Sin perjuicio de lo dispuesto en las subsecciones CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 y SPO.OP.170, cuando se efectúen vuelos entre lugares en el mar situados en el espacio aéreo de clase G en que el espacio sobre el agua sea inferior a 10 millas náuticas, estos podrán ser vuelos VFR cuando los límites sean iguales o superiores a los siguientes valores:

Mínimos para volar entre lugares en el mar situados en un espacio aéreo de clase G

	Día		Nocturno	
	Altura (*)	Visibilidad	Altura (*)	Visibilidad
Operaciones con un solo piloto	300 pies	3 km	500 pies	5 km
Dos pilotos	300 pies	2 km (**)	500 pies	5 km (***)

(*) La base de nubes deberá permitir el vuelo a la altura especificada, por debajo y libre de nubes.

(**) Los helicópteros pueden operarse en visibilidad en vuelo descendente a 800 m siempre que el destino o una estructura intermedia se encuentre continuamente visible.

(***) Los helicópteros pueden operarse en visibilidad en vuelo descendente a 500 m siempre que el destino o una estructura intermedia se encuentre continuamente visible.

SPA.HOFO.135 Limitaciones de viento para las operaciones hacia lugares en el mar

Las operaciones hacia lugares en el mar solamente se efectuarán cuando la velocidad del viento en la heliplataforma no sea superior a 60 nudos, incluidas las ráfagas.

SPA.HOFO.140 Requisitos de performance en lugares en el mar

Los helicópteros que despeguen y aterricen en lugares en el mar deberán ser operados de conformidad con los requisitos de performance del anexo pertinente, según su tipo de operación.

SPA.HOFO.145 Sistema de análisis de datos de vuelo (FDM)

- a) Cuando se efectúen operaciones CAT con helicópteros que dispongan de registrador de datos de vuelo, el operador deberá establecer y mantener un sistema FDM como parte de sus sistema de gestión integrada, a más tardar el 1 de enero de 2019.
- b) El sistema FDM no se utilizará con fines punitivos y contendrá las debidas salvaguardias para proteger las fuentes de datos.

SPA.HOFO.150 Sistema de seguimiento de aeronaves

El operador establecerá y mantendrá un sistema de seguimiento de aeronaves para las operaciones en el mar en un entorno hostil desde el momento de la salida del helicóptero hasta su llegada a su destino final.

SPA.HOFO.155 Sistema de control de vibraciones (VHM)

- a) Los helicópteros que efectúen operaciones CAT en el mar en un entorno hostil enumerados a continuación deberán estar equipados con un sistema VHM capaz de controlar el estado del rotor crítico y de los sistemas de transmisión del rotor, a más tardar el 1 de enero de 2019.
- 1) los helicópteros motopropulsados complejos cuyo primer certificado de aeronavegabilidad (CofA) haya sido expedido después del 31 de diciembre de 2016;
 - 2) todos los helicópteros con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros (MOPSC) superior a nueve cuyo primer certificado de aeronavegabilidad haya sido expedido antes del 1 de enero de 2017;
 - 3) todos los helicópteros cuyo primer certificado de aeronavegabilidad haya sido expedido después del 31 de diciembre de 2018.
- b) El operador deberá disponer de un sistema para:
- 1) recoger los datos, incluidas las alertas generadas por el sistema;
 - 2) analizar y determinar el estado de funcionamiento de los componentes; y
 - 3) resolver los fallos incipientes detectados.

SPA.HOFO.160 Requisitos relativos a los equipos

- a) El operador deberá cumplir los siguientes requisitos relativos a los equipos:
- 1) Sistema de megafonía en los helicópteros utilizados para operaciones CAT y no comerciales con helicópteros motopropulsados complejos (NCC):
 - i) los helicópteros con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros (MOPSC) superior a nueve deberán estar equipados con un sistema de megafonía.
 - ii) los helicópteros con una MOPSC igual o inferior a nueve no deberán estar equipados con un sistema de megafonía si el operador puede demostrar que la voz del piloto es comprensible desde todas las plazas de pasajeros en vuelo.
 - 2) *Radioaltímetro*

Los helicópteros deberán estar equipados con un radioaltímetro capaz de emitir un aviso sonoro por debajo de una altura predeterminada y un aviso visual a una altura seleccionable por el piloto.

b) *Salidas de emergencia*

Todas las salidas de emergencia, incluidas las salidas de emergencia de la tripulación de vuelo y todas las puertas, ventanas u otras aberturas adecuadas para la salida de emergencia, así como los medios para abrirlas, deberán estar ostensiblemente marcadas para orientar a los ocupantes que utilicen las salidas tanto con luz diurna, como en la oscuridad. Dichas indicaciones deberán diseñarse para que sigan siendo visibles si el helicóptero vuelca y la cabina se sumerge.

c) *Sistema de advertencia y alarma de impacto para helicópteros (HTAWS)*

Los helicópteros utilizados en operaciones CAT cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 3 175 kg o cuya MOPSC sea superior a nueve y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad haya sido expedido después del 31 de diciembre de 2018 deberán estar equipados con un HTAWS que cumpla los requisitos para los equipos de la clase A, conforme a lo especificado en una norma aceptable.

SPA.HOFO.165 Procedimientos y equipos adicionales para operaciones en entorno hostil

a) *Chalecos salvavidas*

Todas las personas a bordo deberán llevar puestos en todo momento chalecos salvavidas aprobados, a menos que utilicen un traje de supervivencia integrado que cumpla el requisito combinado de traje de supervivencia y chaleco salvavidas.

b) *Trajes de supervivencia*

Todos los pasajeros a bordo deberán llevar puesto un traje de supervivencia aprobado:

- 1) cuando el informe o pronósticos meteorológicos a disposición del piloto al mando indiquen que la temperatura del mar será inferior a 10 °C durante el vuelo; o
- 2) cuando el tiempo de rescate estimado exceda el tiempo de supervivencia estimado; o
- 3) cuando esté previsto efectuar el vuelo de noche.

c) *Sistema de respiración de emergencia*

Todas las personas a bordo deberán transportar y recibir instrucciones sobre el uso de sistemas de respiración de emergencia.

d) *Balsas salvavidas*

- 1) Todas las balsas salvavidas transportadas deberán estar instaladas de forma que puedan usarse en las condiciones de estado del mar en las que se evaluaron las características de amerizaje forzoso, flotación y compensación del helicóptero para la certificación.
- 2) Todas las balsas salvavidas deberán estar instaladas de forma que se facilite su pronta utilización en caso de emergencia.
- 3) El número de balsas salvavidas instaladas deberá ser:
 - i) en el caso de un helicóptero que transporte menos de 12 personas, como mínimo una balsa salvavidas con capacidad nominal no inferior al número máximo de personas a bordo; o
 - ii) en el caso de un helicóptero que transporte más de 11 personas, como mínimo dos balsas salvavidas, suficientes para acomodar a todas las personas que puedan ser transportadas a bordo y, en caso de pérdida de una de las balsas, con capacidad de sobrecarga suficiente para acomodar a todos los ocupantes del helicóptero.
- 4) Cada balsa salvavidas deberá contener al menos un transmisor localizador de emergencia [ELT(S)]; y
- 5) Cada balsa salvavidas deberá contener equipos salvavidas, incluidos medios de supervivencia adecuados para el vuelo que se vaya a emprender.

e) *Sistema de iluminación de emergencia en cabina*

El helicóptero estará equipado con un sistema de iluminación de emergencia con fuente de alimentación independiente para proporcionar una fuente de iluminación general de la cabina con objeto de facilitar la evacuación del helicóptero.

f) *Transmisor localizador de emergencia de despliegue automático [ELT(AD)]*

El helicóptero estará equipado con un [ELT(AD)] capaz de transmitir simultáneamente en las frecuencias de 121,5 MHz y 406 MHz.

g) *Aseguramiento de las puertas no desprendibles*

Las puertas no desprendibles diseñadas como salidas de emergencia en caso de amerizaje forzoso dispondrán de medios para asegurarlas en la posición de apertura de forma que no interfieran con la salida de los ocupantes en cualquier condición de estado del mar hasta el máximo requerido para ser evaluadas para el amerizaje forzoso y la flotación.

h) *Salidas de emergencia y escotillas de evacuación*

Todas las salidas de emergencia, incluidas las salidas de emergencia de la tripulación de vuelo y todas las puertas, ventanas u otras aberturas adecuadas para su uso a efectos de escape bajo el agua deberán estar equipadas de tal forma que puedan usarse en caso de emergencia.

- i) No obstante lo dispuesto en las letras a), b) y c) anteriores, el operador, atendiendo a una evaluación de riesgos, podrá permitir a los pasajeros médicamente incapacitados en un lugar en el mar llevar parcialmente puesto, o no llevar puesto, el chaleco salvavidas, el traje de supervivencia o el sistema de respiración de emergencia en los vuelos de retorno o los vuelos entre lugares en el mar.

SPA.HOFO.170 Requisitos de la tripulación de vuelo

a) El operador deberá establecer:

- 1) criterios de selección de los tripulantes de vuelo, teniendo en cuenta su experiencia anterior;
- 2) un nivel mínimo de experiencia en el caso de los comandantes/pilotos al mando que tengan la intención de efectuar operaciones en el mar; y
- 3) un programa de formación y evaluación de la tripulación de vuelo que todos los tripulantes deberán superar con éxito. El programa estará adaptado al entorno en alta mar e incluirá procedimientos normales, anormales y de emergencia y formación en gestión de los recursos de la tripulación, entrada al agua y supervivencia en el mar.

b) *Requisitos en materia de experiencia reciente*

Un piloto solamente operará un helicóptero que transporte pasajeros:

- 1) en un lugar en el mar, en calidad de comandante, piloto al mando o copiloto cuando hayan efectuado en los 90 días anteriores al menos tres despegues, salidas, aproximaciones y aterrizajes en un lugar en el mar con un helicóptero del mismo tipo o simulador de vuelo completo (FFS) representativo de ese tipo. o
- 2) de noche en un lugar en el mar, en calidad de comandante, piloto al mando o copiloto cuando hayan efectuado en los 90 días anteriores al menos tres despegues, salidas, aproximaciones y aterrizajes nocturnos en un lugar en el mar con un helicóptero del mismo tipo o simulador de vuelo completo (FFS) representativo de ese tipo.

Los tres despegues y aterrizajes deberán efectuarse en operaciones multipiloto o con un solo piloto, según la operación que deba efectuarse.

c) *Requisitos específicos para CAT*

- 1) El período de 90 días contemplado en la anterior letra b), puntos 1) y 2), se podrá ampliar hasta un máximo de 120 días mediante vuelo en línea a condición de que el piloto efectúe vuelos de línea bajo la supervisión de un instructor o examinador de habilitación de tipo.
- 2) Si el piloto no cumple los requisitos enumerados en el apartado 1 anterior, deberá efectuar un vuelo de instrucción en el helicóptero o en un simulador de vuelo completo del tipo de helicóptero que se vaya a utilizar y que incluirá al menos los requisitos descritos en la letra b), apartados 1 y 2, para poder ejercer sus atribuciones.»

5) En el anexo VI (Parte NCC):

a) La subsección NCC.GEN.106 se modifica como sigue:

- i) al final de la letra a), punto 4), inciso vii), se suprime el término «y»;
- ii) al final de la letra a), punto 4), inciso viii), se añade el término «y»;
- iii) en la letra a), punto 4, se añade el nuevo inciso ix) siguiente:

«ix) las bases de datos de navegación requeridas para la navegación basada en la performance son adecuadas y están actualizadas.»;

b) se añade la siguiente subsección NCC.OP.116:

«NCC.OP.116 Navegación basada en la performance — aviones y helicópteros

El operador garantizará que, cuando se requiera la PBN para la ruta o procedimiento de vuelo:

- a) la especificación de PBN pertinente esté indicada en el AFM u otro documento que haya sido aprobado por la autoridad de certificación como parte de la evaluación de aeronavegabilidad o se base en dicha aprobación; y
- b) la aeronave sea operada de conformidad con la especificación de navegación pertinente y con las limitaciones indicadas en el AFM u otro documento mencionado anteriormente.»;

c) la letra a) de la subsección NCC.OP.145 se sustituye por lo siguiente:

«a) Antes de comenzar un vuelo, el piloto al mando deberá cerciorarse por todos los medios razonables a su alcance de que las instalaciones espaciales y las instalaciones en tierra o agua, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas a la navegación disponibles y directamente requeridas para dicho vuelo, con vistas a la operación segura de la aeronave, resultan adecuadas para el tipo de operación en la que se lleva a cabo el vuelo.»;

d) La subsección NCC.OP.152 se modifica como sigue:

i) al final de la letra b), punto 2), inciso ii), se suprime el término «y»;

ii) se suprime la letra b), punto 3;

e) se añade la siguiente subsección NCC.OP.153:

«NCC.OP.153 Aeródromos de destino — operaciones de aproximación por instrumentos

El piloto al mando deberá asegurarse de que hay medios suficientes disponibles para navegar y aterrizar en el destino o en un aeródromo de alternativa en caso de pérdida de la capacidad para la operación prevista de aproximación y aterrizaje.»;

f) La subsección NCC.OP.220 se modifica como sigue:

«NCC.OP.220 Sistema anticolidión de a bordo (ACAS)

El operador deberá establecer procedimientos operacionales y programas de formación cuando el sistema ACAS esté instalado y operativo de forma que la tripulación de vuelo esté adecuadamente formada para evitar colisiones y sea competente en el uso de equipos del sistema ACAS II.»;

g) la subsección NCC.IDE.A.180, letra b), se sustituye por lo siguiente:

«b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso deberá tener:

1) un único punto de liberación;

2) en los asientos para la tripulación de cabina mínima requerida, dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueda usarse independientemente; y

3) en los asientos de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al de un piloto;

i) dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que podrá usarse independientemente; o

ii) una correa diagonal para los hombros y un cinturón de seguridad que podrán usarse independientemente para los siguientes aviones:

A) aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de nueve que cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables;

B) aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de nueve que no cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad haya sido expedido antes del 25 de agosto de 2016.»;

h) en la subsección NCC.IDE.A.250, se añade la letra d) siguiente:

«d) En lo que respecta a las operaciones PBN, las aeronaves deberán cumplir los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad para la especificación de navegación adecuada.»;

- i) la subsección NCC.IDE.A.260 se sustituye por lo siguiente:

«NCC.IDE.A.260 Gestión de bases de datos aeronáuticos

- a) Las bases de datos aeronáuticos usadas en las aplicaciones de los sistemas de aeronaves certificados deberán cumplir los requisitos de calidad de los datos que sean adecuados al uso previsto de los mismos.
- b) El operador deberá garantizar la oportuna distribución e inserción de las bases de datos aeronáuticos actualizados y sin alterar a todas las aeronaves que lo soliciten.
- c) Sin perjuicio de cualquier otro requisito de notificación de sucesos indicado en el Reglamento (UE) n.º 376/2014, el operador comunicará al proveedor de la base de datos los casos de datos erróneos, incoherentes o que falten que pudieran razonablemente constituir un riesgo para el vuelo.

En tales casos, el operador informará a la tripulación de vuelo y al personal restante interesado y se asegurará de que los datos afectados no sean utilizados.»;

- j) se suprime la subsección NCC.IDE.H.215, letra b);

- k) la subsección NCC.IDE.H.226 se sustituye por lo siguiente:

«NCC.IDE.H.226 Trajes de supervivencia de la tripulación de vuelo

Cada miembro de la tripulación llevará puesto un traje de supervivencia cuando así lo determine el piloto al mando basándose en una evaluación del riesgo teniendo en cuenta las siguientes condiciones:

- a) en un vuelo sobre agua a una distancia de tierra superior al alcance en auto rotación, o superior a la distancia necesaria para un aterrizaje forzoso seguro en tierra, cuando en caso de fallo crítico del motor el helicóptero no sea capaz de mantener un vuelo nivelado; y
- b) el informe o pronósticos meteorológicos a disposición del piloto al mando indiquen que la temperatura del mar será inferior a 10 °C durante el vuelo.»;

- l) se suprime la subsección NCC.IDE.H.231;

- m) en la subsección NCC.IDE.H.250, se añade la letra d) siguiente:

«d) Cuando se requiera la navegación basada en la performance (PBN), las aeronaves deberán cumplir los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad para la especificación de navegación adecuada.»;

- n) se añade la subsección NCC.IDE.H.260 siguiente:

«NCC.IDE.H.260 Gestión de bases de datos aeronáuticos

- a) Las bases de datos aeronáuticos usadas en las aplicaciones de los sistemas de aeronaves certificados deberán cumplir los requisitos de calidad de los datos que sean adecuados al uso previsto de los mismos.
- b) El operador deberá garantizar la oportuna distribución e inserción de las bases de datos aeronáuticos actualizados y sin alterar a todas las aeronaves que lo soliciten.
- c) Sin perjuicio de cualquier otro requisito de notificación de sucesos indicado en el Reglamento (UE) n.º 376/2014, el operador comunicará al proveedor de la base de datos los casos de datos erróneos, incoherentes o que falten que pudieran razonablemente constituir un riesgo para el vuelo.

En tales casos, el operador informará a la tripulación de vuelo y al personal restante interesado y se asegurará de que los datos afectados no sean utilizados.»;

- 6) En el anexo II (Parte NCO):

- a) La subsección NCO.GEN.105 se modifica como sigue:

- i) al final de la letra a), punto 4), inciso v), se suprime el término «y»;
- ii) al final de la letra a), punto 4), inciso vi), se añade el término «y»;

iii) en la letra a), punto 4), se añade el inciso vii) siguiente:

«vii) las bases de datos de navegación requeridas para la navegación basada en la performance (PBN) sean adecuadas y estén actualizadas.»;

b) se añade la letra f) siguiente en la subsección NCO.GEN.140:

«f) Se considerarán autorizadas con arreglo al apartado 1.2.2.1, letra a), 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. Esta disposición se aplicará 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 acondicionamiento y carga a bordo de los artículos y sustancias anteriormente mencionados deberán ser efectuados bajo la responsabilidad del piloto al mando a fin de reducir al mínimo los riesgos para la tripulación, los pasajeros, la carga o la aeronave durante las operaciones de la aeronave.»;

c) se añade la siguiente subsección NCO.OP.116:

«NCO.OP.116 Navegación basada en la performance — aviones y helicópteros

El piloto al mando garantizará que, cuando se requiera la PBN para la ruta o procedimiento de vuelo:

a) la especificación de PBN pertinente esté indicada en el manual de operaciones de la aeronave (AFM) u otro documento que haya sido aprobado por la autoridad de certificación como parte de la evaluación de aeronavegabilidad o se base en dicha aprobación; y

b) la aeronave sea operada de conformidad con la especificación de navegación pertinente y con las limitaciones indicadas en el AFM u otro documento mencionado anteriormente.»;

d) la letra a) de la subsección NCO.OP.135 se sustituye por lo siguiente:

«a) Antes de comenzar un vuelo, el piloto al mando deberá cerciorarse por todos los medios razonables a su alcance de que las instalaciones espaciales, las instalaciones en tierra o agua, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas a la navegación disponibles y directamente requeridas para dicho vuelo, con vistas a la operación segura de la aeronave, resultan adecuadas para el tipo de operación en la que se lleva a cabo el vuelo.»;

e) se añade la siguiente subsección NCO.OP.142:

«NCO.OP.142 Aeródromos de destino — operaciones de aproximación por instrumentos

El piloto al mando deberá asegurarse de que hay medios suficientes disponibles para navegar y aterrizar en el destino o en un aeródromo de alternativa en caso de pérdida de la capacidad para la operación prevista de aproximación y aterrizaje.»;

f) la subsección NCO.OP.190 se sustituye por lo siguiente:

«NCO.OP.190 Utilización de oxígeno suplementario

a) El piloto al mando garantizará que los miembros de la tripulación de vuelo ocupados en funciones esenciales para la operación segura del avión en vuelo 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 la tripulación, y garantizará la disponibilidad de oxígeno suplementario para los pasajeros cuando la falta de oxígeno pudiera dañar a los pasajeros.

b) En cualquier otro caso en que el piloto al mando no pueda determinar la medida en que la falta de oxígeno pudiera afectar a todos los ocupantes a bordo, deberá garantizar que:

1) todos los miembros de la tripulación ocupados en funciones esenciales para la operación segura del avión en vuelo utilicen oxígeno suplementario siempre que la altitud en cabina se sitúe entre 10 000 pies y 13 000 pies durante un período de más de 30 minutos; y

2) todos los ocupantes utilicen oxígeno suplementario cuando la altitud en cabina sea superior a 13 000 pies durante cualquier período.»;

- g) se añade la subsección NCO.OP.220 siguiente:

«NCO.OP.200 Sistema anticolidión de a bordo (ACAS II)

Quando se utilice el sistema ACAS II, el piloto al mando aplicará los procedimientos operacionales apropiados y tener la formación adecuada.»;

- h) la subsección NCO.IDE.A.140, letra a), punto 4), se sustituye por lo siguiente:

«4) en los aviones cuyo primer certificado de aeronavegabilidad haya sido expedido el 25 de agosto de 2016 o posteriormente, un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de la tripulación de vuelo, con un punto de desenganche único.»;

- i) la subsección NCO.IDE.A.155 se sustituye por lo siguiente:

«NCO.IDE.A.155 Oxígeno suplementario — aviones no presurizados

Los aviones no presurizados que efectúen operaciones en las que se requiera el suministro de oxígeno de conformidad con la subsección NCO.OP.190 deberán estar equipados con aparatos de almacenamiento y suministro de oxígeno capaces de almacenar y suministrar el oxígeno requerido.»;

- j) en la subsección NCO.IDE.A.195, se añade la letra d) siguiente:

«d) En lo que respecta a las operaciones PBN, las aeronaves deberán cumplir los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad para la especificación de navegación adecuada.»;

- k) se añade la subsección NCO.IDE.A.205 siguiente:

«NCO.IDE.A.205 Gestión de bases de datos aeronáuticos

a) Las bases de datos aeronáuticos usadas en las aplicaciones de los sistemas de aeronaves certificados deberán cumplir los requisitos de calidad de los datos que sean adecuados al uso previsto de los mismos.

b) El piloto al mando garantizará la oportuna distribución e inserción de las bases de datos aeronáuticos actualizados y sin alterar a las aeronaves que lo soliciten.

c) Sin perjuicio de cualquier otro requisito de notificación de sucesos indicado en el Reglamento (UE) n.º 376/2014, el piloto al mando comunicará al proveedor de la base de datos los casos de datos erróneos, incoherentes o que falten que pudieran razonablemente constituir un riesgo para el vuelo.

En tales casos, el piloto al mando no utilizará los datos afectados.»;

- l) la subsección NCO.IDE.H.155 se sustituye por lo siguiente:

«NCO.IDE.H.155 Oxígeno suplementario — helicópteros no presurizados

Los helicópteros no presurizados que efectúen operaciones en las que se requiera el suministro de oxígeno de conformidad con la subsección NCO.OP.190 deberán estar equipados con aparatos de almacenamiento y suministro de oxígeno capaces de almacenar y suministrar el oxígeno requerido.»;

- m) en la subsección NCO.IDE.H.195, se añade la letra d) siguiente:

«d) En lo que respecta a las operaciones PBN, las aeronaves deberán cumplir los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad para la especificación de navegación adecuada.»;

- n) se añade la subsección NCO.IDE.H.205 siguiente:

«NCC.IDE.H.205 Gestión de bases de datos aeronáuticos

a) Las bases de datos aeronáuticos usadas en las aplicaciones de los sistemas de aeronaves certificados deberán cumplir los requisitos de calidad de los datos que sean adecuados al uso previsto de los mismos.

- b) El operador deberá asegurar la distribución e inserción oportuna de datos electrónicos de navegación vigentes e inalterados a las aeronaves que lo requieran.
- c) Sin perjuicio de cualquier otro requisito de notificación de sucesos indicado en el Reglamento (UE) n.º 376/2014, el operador comunicará al proveedor de la base de datos los casos de datos erróneos, incoherentes o que falten que pudieran razonablemente constituir un riesgo para el vuelo.

En tales casos, el piloto al mando no utilizará los datos afectados.»;

- o) la subsección NCO.IDE.S.130 se sustituye por lo siguiente:

«NCO.IDE.S.130 Oxígeno suplementario

Los planeadores que efectúen operaciones en las que se requiera el suministro de oxígeno de conformidad con la subsección NCO.OP.190 deberán estar equipados con aparatos de almacenamiento y suministro de oxígeno capaces de almacenar y suministrar el oxígeno requerido.»;

- p) la letra f) de la subsección NCO.SPEC.110 se sustituye por lo siguiente:

«f) garantizar que los especialistas y los miembros de la tripulación utilicen oxígeno suplementario de forma continua cuando el piloto al mando determine que, a la altitud del vuelo previsto, la falta de oxígeno podría resultar en la disminución de las facultades de los tripulantes o afectar negativamente a los especialistas. Si el piloto al mando no puede determinar la forma en que la falta de oxígeno pudiera afectar a los ocupantes a bordo, deberá asegurarse de que los especialistas y los miembros de la tripulación utilicen oxígeno suplementario de forma continua cuando la altitud en cabina supere los 10 000 pies durante un período de más de 30 minutos y siempre que la altitud en cabina sea superior a 13 000 pies.»;

- 7) En el anexo VIII (Parte SPO):

- a) la subsección SPO.GEN.107 se modifica como sigue:

- i) al final de la letra a), punto 4), inciso v), se suprime el término «y»;
- ii) al final de la letra a), punto 4), inciso vi), se añade el término «y»;
- iii) en la letra a), punto 4, se añade el nuevo inciso vii) siguiente:

«vii) las bases de datos de navegación requeridas para la navegación basada en la performance (PBN) sean adecuadas y estén actualizadas.»;

- b) se añade la siguiente subsección SPO.OP.116:

«SPO.OP.116 Navegación basada en la performance — aviones y helicópteros

El operador garantizará que, cuando se requiera la PBN para la ruta o procedimiento de vuelo:

- a) la especificación de PBN pertinente esté indicada en el AFM u otro documento que haya sido aprobado por la autoridad de certificación como parte de la evaluación de aeronavegabilidad o se base en dicha aprobación; y
- b) la aeronave sea operada de conformidad con la especificación de navegación pertinente y con las limitaciones indicadas en el AFM u otro documento mencionado anteriormente.»;
- c) la letra a) de la subsección SPO.OP.140 se sustituye por lo siguiente:
 - «a) Antes de comenzar un vuelo, el piloto al mando deberá cerciorarse por todos los medios razonables a su alcance de que las instalaciones espaciales y las instalaciones en tierra o agua, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas a la navegación disponibles y directamente requeridas para dicho vuelo, con vistas a la operación segura de la aeronave, resultan adecuadas para el tipo de operación en la que se lleva a cabo el vuelo.»;
- d) se suprime la subsección SPO.OP.151, letra b), punto 3);

- e) se añade la siguiente subsección SPO.OP.152:

«SPO.OP.152 Aeródromos de destino — operaciones de aproximación por instrumentos

El piloto al mando deberá asegurarse de que hay medios suficientes disponibles para navegar y aterrizar en el destino o en un aeródromo de alternativa en caso de pérdida de la capacidad para la operación prevista de aproximación y aterrizaje.»;

- f) la letra a) de la subsección SPO.OP.205 se sustituye por lo siguiente:

«a) El operador deberá establecer procedimientos operacionales y programas de formación cuando el sistema ACAS esté instalado y operativo de forma que la tripulación de vuelo esté adecuadamente formada para evitar colisiones y sea competente en el uso de equipos del sistema ACAS II.»;

- g) las letras c) y d) de la subsección SPO.IDE.A.160 se sustituyen por lo siguiente:

«c) en el caso de los aviones distintos de los motopropulsados complejos cuyo primer certificado de aeronavegabilidad haya sido expedido el 25 de agosto de 2016 o posteriormente, un cinturón de seguridad con sistema de sujeción del torso superior en cada asiento de la tripulación de vuelo, con un punto de desenganche único;

d) en el caso de los aviones motopropulsados complejos, un cinturón de seguridad con sistema de sujeción del torso superior que incorpore un dispositivo que sujete automáticamente el torso del ocupante en caso de desaceleración rápida:

1) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al de un piloto; y

2) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo.»;

- h) se añade la letra e) siguiente en la subsección SPO.IDE.A.160:

«e) El cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso requerido en la letra d) deberá tener:

1) un único punto de liberación;

2) en los asientos de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al de un piloto;

i) dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que podrá usarse independientemente; o

ii) una correa diagonal para los hombros y un cinturón de seguridad que podrán usarse independientemente para los siguientes aviones:

A) aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de nueve que cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables;

B) aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de nueve que no cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad haya sido expedido antes del 25 de agosto de 2016.»;

- i) se añade la letra d) siguiente en la subsección SPO.IDE.A.220:

«d) En lo que respecta a las operaciones PBN, las aeronaves deberán cumplir los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad para la especificación de navegación adecuada.»;

- j) se añade la subsección SPO.IDE.A.230 siguiente:

«SPO.IDE.A.230 Gestión de bases de datos aeronáuticos

a) Las bases de datos aeronáuticos usadas en las aplicaciones de los sistemas de aeronaves certificados deberán cumplir los requisitos de calidad de los datos que sean adecuados al uso previsto de los mismos.

- b) El operador deberá garantizar la oportuna distribución e inserción de las bases de datos aeronáuticos actualizados y sin alterar a todas las aeronaves que lo soliciten.
- c) Sin perjuicio de cualquier otro requisito de notificación de sucesos indicado en el Reglamento (UE) n.º 376/2014, el operador comunicará al proveedor de la base de datos los casos de datos erróneos, incoherentes o que falten que pudieran razonablemente constituir un riesgo para el vuelo.

En tales casos, el operador informará a la tripulación de vuelo y al personal restante interesado y se asegurará de que los datos afectados no sean utilizados.»;

- k) la subsección SPO.IDE.H.198 se sustituye por lo siguiente:

«SPO.IDE.H.198 Trajes de supervivencia — Helicópteros motopropulsados complejos

Cada persona a bordo llevará puesto un traje de supervivencia cuando así lo determine el piloto al mando basándose en una evaluación del riesgo teniendo en cuenta las siguientes condiciones:

- a) en un vuelo sobre agua a una distancia de tierra superior al alcance en auto rotación, o superior a la distancia necesaria para un aterrizaje forzoso seguro en tierra, cuando en caso de fallo crítico del motor el helicóptero no sea capaz de mantener un vuelo nivelado; y
- b) el informe o pronósticos meteorológicos a disposición del piloto al mando indiquen que la temperatura del mar será inferior a 10 °C durante el vuelo.»;

- l) se suprime la subsección SPO.IDE.H.201;

- m) se añade la letra d) siguiente en la subsección SPO.IDE.H.220:

«d) En lo que respecta a las operaciones PBN, las aeronaves deberán cumplir los requisitos de certificación de la aeronavegabilidad para la especificación de navegación adecuada.»

- n) se añade la subsección SPO.IDE.H.230 siguiente:

«SPO.IDE.H.230 Gestión de bases de datos aeronáuticos

- a) Las bases de datos aeronáuticos usadas en las aplicaciones de los sistemas de aeronaves certificados deberán cumplir los requisitos de calidad de los datos que sean adecuados al uso previsto de los mismos.
- b) El operador deberá garantizar la distribución e inserción oportuna de datos electrónicos de navegación vigentes e inalterados a todas las aeronaves que lo requieran.
- c) Sin perjuicio de cualquier otro requisito de notificación de sucesos indicado en el Reglamento (UE) n.º 376/2014, el operador comunicará al proveedor de la base de datos los casos de datos erróneos, incoherentes o que falten que pudieran razonablemente constituir un riesgo para el vuelo.

En tales casos, el operador informará a la tripulación de vuelo y al personal restante interesado y se asegurará de que los datos afectados no sean utilizados.»;

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2016/1200 DE LA COMISIÓN**de 22 de julio de 2016****por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 1308/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se crea la organización común de mercados de los productos agrarios y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 922/72, (CEE) n.º 234/79, (CE) n.º 1037/2001 y (CE) n.º 1234/2007 ⁽¹⁾,Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 543/2011 de la Comisión, de 7 de junio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1234/2007 del Consejo en los sectores de las frutas y hortalizas y de las frutas y hortalizas transformadas ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 136, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 543/2011 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XVI, parte A, de dicho Reglamento.
- (2) De acuerdo con el artículo 136, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 543/2011, el valor de importación a tanto alzado se calcula cada día hábil teniendo en cuenta datos que varían diariamente. Por lo tanto, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 136 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 543/2011.

*Artículo 2*El presente Reglamento entrará en vigor el día 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 22 de julio de 2016.

Por la Comisión,
en nombre del Presidente,
Jerzy PLEWA
Director General de Agricultura y Desarrollo Rural

⁽¹⁾ DO L 347 de 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ DO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)		
Código NC	Código tercer país ⁽¹⁾	Valor de importación a tanto alzado
0702 00 00	MA	144,8
	ZZ	144,8
0707 00 05	TR	103,7
	ZZ	103,7
0709 93 10	TR	142,5
	ZZ	142,5
0805 50 10	AR	187,5
	AU	158,0
	BO	223,6
	CL	192,7
	TR	164,0
	UY	192,0
	ZA	172,2
	ZZ	184,3
	EG	272,8
	MA	245,1
0806 10 10	ZZ	259,0
	AR	125,6
0808 10 80	BR	101,4
	CL	130,9
	CN	131,8
	NZ	137,9
	US	157,1
	UY	72,1
	ZA	109,0
	ZZ	120,7
	AR	111,0
	CL	122,4
0808 30 90	NZ	171,3
	TR	197,6
	ZA	113,7
	ZZ	143,2
0809 10 00	TR	198,0
	ZZ	198,0
0809 29 00	TR	218,9
	US	535,2
	ZZ	377,1

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (UE) n.º 1106/2012 de la Comisión, de 27 de noviembre de 2012, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 471/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre estadísticas comunitarias relativas al comercio exterior con terceros países, en lo que concierne a la actualización de la nomenclatura de países y territorios (DO L 328 de 28.11.2012, p. 7). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

DECISIONES

DECISIÓN (UE, Euratom) 2016/1201 DEL PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSEJO Y DE LA COMISIÓN

de 13 de julio de 2016

relativa al nombramiento de los miembros del Comité de Vigilancia de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF)

EL PARLAMENTO EUROPEO, EL CONSEJO Y LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica,

Visto el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de septiembre de 2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (Euratom) n.º 1074/1999 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 15, apartado 2.

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 15, apartado 2, del Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 establece que el Comité de Vigilancia de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) estará compuesto por cinco miembros independientes con experiencia en puestos judiciales o de investigación de importancia o puestos comparables en relación con el ámbito de actividad de la Oficina. Serán nombrados de común acuerdo por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión. La decisión de nombrar a los miembros del Comité de Vigilancia incluirá también una lista de reserva de posibles miembros que sustituyan a los miembros del Comité de Vigilancia durante el resto de su mandato en caso de dimisión, fallecimiento o incapacidad permanente de uno o varios de dichos miembros.
- (2) Con arreglo al artículo 15, apartado 3, la duración del mandato de los miembros del Comité de Vigilancia será de cinco años y no será renovable. Tres y dos miembros serán sustituidos en alternancia para mantener así las competencias del Comité de Vigilancia.
- (3) Según el artículo 21, apartado 2, el mandato de dos miembros del Comité de Vigilancia, elegidos por sorteo, habrá de cesar, no obstante lo dispuesto en la primera frase del artículo 15, apartado 3, cuando hayan transcurrido los primeros 36 meses de su mandato. Por lo tanto, el mandato de dos de los miembros nombrados con efecto a partir del 23 de enero de 2012 expiró el 22 de enero de 2015. Según lo dispuesto en el artículo 15, apartado 4, del Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013, dichos miembros han permanecido en funciones tras la expiración de su mandato, a la espera de que concluyese el procedimiento de nombramiento de los nuevos miembros del Comité de Vigilancia. Por lo tanto, deberán nombrarse los nuevos miembros que sustituyan a estos dos.
- (4) Tras el procedimiento de selección, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión tienen la certeza de que las personas que van a ser designadas como miembros y miembros potenciales del Comité de Vigilancia cumplen los requisitos de independencia y experiencia en puestos judiciales o de investigación de importancia o puestos comparables en relación con el ámbito de actividad de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) establecidos en el artículo 15, apartado 2, del Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013.

DECIDEN:

Artículo 1

1. Se nombra miembros del Comité de Vigilancia de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), a partir del día de entrada en vigor de la presente Decisión, a las personas siguientes:

— D.^a Colette DRINAN,

— D.^a Grażyna Maria STRONIKOWSKA.

⁽¹⁾ DO L 248 de 18.9.2013, p. 1.

2. Se nombra miembros del Comité de Vigilancia de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), a partir del 23 de enero de 2017, a las personas siguientes:

— D.^a Maria Helena Pereira Loureiro Correia FAZENDA,

— D. Petr KLEMENT,

— D. Jan MULDER.

3. En caso de que alguna de las personas antes mencionadas dimita del Comité de Vigilancia o fallezca o sea declarada incapaz permanentemente, será sustituida de inmediato, para el resto de su mandato, por la primera persona cuyo nombre figura en la siguiente lista siguiente y que todavía no haya sustituido a un miembro del Comité de Vigilancia:

— D. Rafael MUÑOZ LÓPEZ-CARMONA,

— D.^a Anca JURMA,

— D.^a Dobrinka MIHAYLOVA,

— D. Gerhard JAROSCH,

— D.^a Kalliopi THEOLOGITOU,

— D. Antonio BALSAMO,

— D. Angelo Maria QUAGLINI.

Artículo 2

En el ejercicio de sus funciones, los miembros del Comité de Vigilancia no solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún Gobierno ni de ninguna institución, órgano u organismo.

Se abstendrán de tratar aquellos asuntos en los que, directa o indirectamente, tengan cualquier tipo de interés personal que pueda menoscabar su independencia, y, en especial, intereses familiares y financieros.

Los miembros del Comité de Vigilancia estarán sometidos a la obligación de secreto profesional en el ejercicio de sus funciones, y seguirán sujetos a dicha obligación después de la finalización de su mandato.

Artículo 3

Se reembolsará a los miembros del Comité de Vigilancia los gastos en que puedan incurrir en el ejercicio de sus funciones, y se les abonará una dieta por cada día dedicado a dicho ejercicio. El importe de dicha dieta y el procedimiento de reembolso serán determinados por la Comisión.

Artículo 4

La Comisión notificará la presente Decisión a las personas nombradas e informará inmediatamente a cualquier persona que sustituya a algún miembro del Comité de Vigilancia de conformidad con el artículo 1, apartado 3.

Artículo 5

La presente Decisión entrará en vigor el 13 de julio de 2016.

Hecho en Bruselas, el 13 de julio de 2016.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Martin SCHULZ

Por el Consejo

El Presidente

Peter KAŽIMÍR

Por la Comisión

El Vicepresidente

Kristalina GEORGIEVA

DECISIÓN (UE) 2016/1202 DEL CONSEJO**de 18 de julio de 2016**

por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Consejo General de la Organización Mundial del Comercio, respecto a la solicitud de exención de la OMC presentada por los Estados Unidos para prorrogar el trato preferencial acordado al antiguo territorio fideicometido de las islas del Pacífico

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 207, apartado 4, párrafo primero, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el artículo IX, párrafos 3 y 4, del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (en lo sucesivo, «Acuerdo de la OMC»), figuran los procedimientos para conceder exenciones respecto a obligaciones que imponen a los miembros el propio Acuerdo de la OMC o cualquiera de los Acuerdos Comerciales Multilaterales.
- (2) Se concedió a los Estados Unidos una exención de sus obligaciones en virtud del artículo I, párrafo 1, del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (en lo sucesivo, «GATT de 1994»), que se prorrogó, más recientemente, el 1 de agosto de 2007 por un plazo que finaliza el 31 de diciembre de 2016.
- (3) Con arreglo al artículo IX, párrafo 3, del Acuerdo de la OMC, los Estados Unidos presentaron una solicitud de exención hasta el 31 de diciembre de 2026, relativa a sus obligaciones en virtud del artículo I, párrafo 1, del GATT de 1994, en la medida necesaria para permitir a los Estados Unidos seguir concediendo un trato preferencial a los productos elegibles del antiguo territorio fideicometido de las islas del Pacífico (República de las Islas Marshall, Estados federados de Micronesia, la Commonwealth de las Islas Marianas del Norte y la República de Palaos) que se importen en el territorio aduanero de los Estados Unidos.
- (4) La concesión de la exención de la OMC a los Estados Unidos no afectaría negativamente a la economía de la Unión ni a las relaciones comerciales con los beneficiarios de la exención.
- (5) Por consiguiente, procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el seno del Consejo General de la OMC para apoyar dicha solicitud de exención presentada por los Estados Unidos.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que se debe adoptar en nombre de la Unión en el Consejo General de la Organización Mundial del Comercio será la de apoyar la solicitud de los Estados Unidos de que se les exima hasta el 31 de diciembre de 2026 de sus obligaciones en virtud del artículo I, párrafo 1, del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, conforme a los términos de la solicitud de exención presentada por los Estados Unidos.

La Comisión expresará dicha posición.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 18 de julio de 2016.

Por el Consejo
La Presidenta
G. MATEČNÁ

DECISIÓN (UE) 2016/1203 DEL CONSEJO**de 18 de julio de 2016****por la que se nombra a un miembro y un suplente del Comité de las Regiones, propuestos por el Reino de España**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 305,

Vista la propuesta del Gobierno español,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 26 de enero, el 5 de febrero y el 23 de junio de 2015, el Consejo adoptó las Decisiones (UE) 2015/116 ⁽¹⁾, (UE) 2015/190 ⁽²⁾ y (UE) 2015/994 ⁽³⁾ por las que se nombra a los miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020.
- (2) Ha quedado vacante un puesto de miembro del Comité de las Regiones a raíz del término del mandato de D. Francesc HOMS i MOLIST.
- (3) Ha quedado vacante un puesto de suplente del Comité de las Regiones a raíz del término del mandato de D. Roger ALBINYANA i SAIGÍ.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se nombra para el Comité de las Regiones, para el período restante del mandato actual del Comité, es decir, hasta el 25 de enero de 2020:

a) como miembro a:

— D. Jordi SOLÉ i FERRANDO, *secretario de Asuntos Exteriores y de la Unión Europea de la Comunidad Autónoma de Cataluña*,

y

b) como suplente a:

— D. Amadeu ALTAFAJ i TARDIO, *representante permanente ante la Unión Europea (*) de la Comunidad Autónoma de Cataluña*.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 18 de julio de 2016.

Por el Consejo

La Presidenta

G. MATEČNÁ

⁽¹⁾ Decisión (UE) 2015/116 del Consejo, de 26 de enero de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 20 de 27.1.2015, p. 42).

⁽²⁾ Decisión (UE) 2015/190 del Consejo, de 5 de febrero de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 31 de 7.2.2015, p. 25).

⁽³⁾ Decisión (UE) 2015/994 del Consejo, de 23 de junio de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 159 de 25.6.2015, p. 70).

^(*) La denominación «representante permanente ante la Unión Europea de la Comunidad Autónoma de Cataluña» ha sido impugnada por el Gobierno de España ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

DECISIÓN (UE) 2016/1204 DEL CONSEJO**de 18 de julio de 2016****por la que se nombra a un miembro del Comité de las Regiones, propuesto por la República Federal de Alemania**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 305,

Vista la propuesta del Gobierno alemán,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 26 de enero de 2015, el 5 de febrero de 2015 y el 23 de junio de 2015, el Consejo adoptó las Decisiones (UE) 2015/116 ⁽¹⁾, (UE) 2015/190 ⁽²⁾ y (UE) 2015/994 ⁽³⁾ por las que se nombra a los miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020.
- (2) Ha quedado vacante un puesto de miembro del Comité de las Regiones a raíz del término del mandato de D. Tilman TÖGEL.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se nombra miembro del Comité de las Regiones, para el período restante del mandato actual, es decir, hasta el 25 de enero de 2020, a:

— D.^a Katrin BUDDE, *Mitglied des Landtages von Sachsen-Anhalt*.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 18 de julio de 2016.

Por el Consejo

La Presidenta

G. MATEČNÁ

⁽¹⁾ Decisión (UE) 2015/116 del Consejo, de 26 de enero de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 20 de 27.1.2015, p. 42).

⁽²⁾ Decisión (UE) 2015/190 del Consejo, de 5 de febrero de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 31 de 7.2.2015, p. 25).

⁽³⁾ Decisión (UE) 2015/994 del Consejo, de 23 de junio de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 159 de 25.6.2015, p. 70).

DECISIÓN (UE) 2016/1205 DEL CONSEJO**de 18 de julio de 2016****por la que se nombra a dos suplentes del Comité de las Regiones, propuestos por el Reino de los Países Bajos**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 305,

Vista la propuesta del Gobierno neerlandés,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 26 de enero de 2015, el 5 de febrero de 2015 y el 23 de junio de 2015, el Consejo adoptó las Decisiones (UE) 2015/116 ⁽¹⁾, (UE) 2015/190 ⁽²⁾ y (UE) 2015/994 ⁽³⁾, por las que se nombra a los miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020. El 13 de julio de 2015, mediante la Decisión (UE) 2015/1140 del Consejo ⁽⁴⁾, D. N.A. (André) VAN DE NADORT fue sustituido por D. H.J.J. (Henri) LENFERINK como suplente. El 18 de septiembre de 2015, mediante la Decisión (UE) 2015/1573 ⁽⁵⁾ del Consejo, D. J.H.J. (Hans) KONST fue sustituido por D. A. (Ard) VAN DER TUUK como suplente.
- (2) Han quedado vacantes dos puestos de suplente del Comité de las Regiones a raíz del término del mandato de D. H.J.J. (Henri) LENFERINK y D. A. (Ard) VAN DER TUUK.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se nombra suplentes del Comité de las Regiones para el período restante del mandato actual, es decir, hasta el 25 de enero de 2020, a:

- D. B.R. (Bouke) ARENDS, *Wethouder van de gemeente Emmen*,
- D. T. (Tjisse) STELPSTRA, *Gedeputeerde van de provincie Drenthe*,

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 18 de julio de 2016.

Por el Consejo

La Presidenta

G. MATEČNÁ

⁽¹⁾ Decisión (UE) 2015/116 del Consejo, de 26 de enero de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 20 de 27.1.2015, p. 42).

⁽²⁾ Decisión (UE) 2015/190 del Consejo, de 5 de febrero de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 31 de 7.2.2015, p. 25).

⁽³⁾ Decisión (UE) 2015/994 del Consejo, de 23 de junio de 2015, por la que se nombran miembros y suplentes del Comité de las Regiones para el período comprendido entre el 26 de enero de 2015 y el 25 de enero de 2020 (DO L 159 de 25.6.2015, p. 70).

⁽⁴⁾ Decisión (UE) 2015/1140 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por la que se nombra a dos miembros y dos suplentes neerlandeses del Comité de las Regiones (DO L 185 de 14.7.2015, p. 17).

⁽⁵⁾ Decisión (UE) 2015/1573 del Consejo, de 18 de septiembre de 2015, por la que se nombra a cuatro miembros neerlandeses y a cinco suplentes neerlandeses del Comité de las Regiones (DO L 245 de 22.9.2015, p. 10).

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2016/1206 DEL CONSEJO**de 18 de julio de 2016****que modifica la Decisión de Ejecución 2013/676/UE por la que se autoriza a Rumanía a seguir aplicando una medida especial de excepción al artículo 193 de la Directiva 2006/112/CE relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido ⁽¹⁾, y en particular su artículo 395, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 193 de la Directiva 2006/112/CE dispone que cualquier sujeto pasivo que efectúe una entrega de bienes o una prestación de servicios es, por regla general, el deudor del impuesto sobre el valor añadido (IVA) a las autoridades tributarias.
- (2) La Decisión de Ejecución 2010/583/UE del Consejo ⁽²⁾ y, posteriormente, la Decisión de Ejecución 2013/676/UE del Consejo ⁽³⁾ autorizaron a Rumanía a aplicar una medida de excepción a fin de designar al destinatario como el deudor del IVA en los supuestos de entregas de productos de madera por parte de sujetos pasivos.
- (3) Mediante carta registrada en la Comisión el 9 de febrero de 2016, Rumanía solicitó autorización para seguir aplicando la medida después del 31 de diciembre de 2016.
- (4) La Comisión informó a los demás Estados miembros de la solicitud de Rumanía mediante carta de 23 de marzo de 2016. Mediante carta de 29 de marzo de 2016, la Comisión notificó a Rumanía que disponía de toda la información necesaria para examinar su solicitud.
- (5) Antes de que se la autorizara a aplicar el mecanismo de inversión del sujeto pasivo a las entregas de productos de madera, Rumanía había registrado problemas en el mercado de la madera debido a la naturaleza del mismo y de las empresas que operaban en él. Según el informe presentado por Rumanía junto con la solicitud de prórroga de la medida, la designación del destinatario como deudor del IVA había tenido el efecto de impedir la evasión y elusión fiscales en ese sector y, por tanto, sigue estando justificada.
- (6) La medida es proporcional a los objetivos perseguidos, pues no se prevé aplicarla con carácter general, sino solo a operaciones concretas en un sector que plantea importantes problemas de evasión y elusión fiscales.
- (7) En opinión de la Comisión, la medida no debería tener repercusiones negativas en cuanto a la prevención del fraude en el sector minorista o en otros sectores o en otros Estados miembros.
- (8) La autorización debe ser limitada a un plazo hasta el 31 de diciembre de 2019.
- (9) En caso de que Rumanía considere necesaria una nueva prórroga después de 2019, deberá presentar a la Comisión un nuevo informe junto con la solicitud de prórroga, a más tardar el 1 de abril de 2019.
- (10) La medida de excepción no tiene repercusiones negativas en los recursos propios de la Unión procedentes del IVA.
- (11) Por lo tanto, procede modificar la Decisión de Ejecución 2013/676/UE en consecuencia.

⁽¹⁾ DO L 347 de 11.12.2006, p. 1.

⁽²⁾ Decisión de Ejecución 2010/583/UE del Consejo, de 27 de septiembre de 2010, por la que se autoriza a Rumanía a aplicar una medida especial de excepción a lo dispuesto en el artículo 193 de la Directiva 2006/112/CE relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (DO L 256 de 30.9.2010, p. 27).

⁽³⁾ Decisión de Ejecución 2013/676/UE del Consejo, de 15 de noviembre de 2013, por la que se autoriza a Rumanía a seguir aplicando una medida especial de excepción al artículo 193 de la Directiva 2006/112/CE relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (DO L 316 de 27.11.2013, p. 31).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Decisión de Ejecución 2013/676/UE se modifica como sigue:

- 1) en el artículo 1, la fecha de «31 de diciembre de 2016» se sustituye por la de «31 de diciembre de 2019»;
- 2) en el artículo 3, la fecha de «1 de abril de 2016» se sustituye por la de «1 de abril de 2019».

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es Rumanía.

Hecho en Bruselas, el 18 de julio de 2016.

Por el Consejo
La Presidenta
G. MATEČNÁ

DECISIÓN (PESC) 2016/1207 DEL COMITÉ POLÍTICO Y DE SEGURIDAD**de 20 de julio de 2016****relativa al nombramiento del jefe de la Misión de la Unión Europea por el Estado de Derecho en Kosovo*, EULEX KOSOVO (EULEX KOSOVO/1/2016)**

EL COMITÉ POLÍTICO Y DE SEGURIDAD,

Visto el Tratado de la Unión Europea, y en particular su artículo 38, párrafo tercero,

Vista la Acción Común 2008/124/PESC del Consejo, de 4 de febrero de 2008, sobre la Misión de la Unión Europea por el Estado de Derecho en Kosovo, EULEX KOSOVO ⁽¹⁾, y en particular su artículo 12, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) En virtud del artículo 12, apartado 2, de la Acción Común 2008/124/PESC, se autoriza al Comité Político y de Seguridad (CPS), con arreglo al artículo 38 del Tratado, a adoptar las decisiones pertinentes con el fin de ejercer el control político y la dirección estratégica de la Misión de la Unión Europea por el Estado de Derecho en Kosovo (EULEX KOSOVO), incluida la decisión relativa al nombramiento del Jefe de Misión.
- (2) El 14 de junio de 2016, el Consejo adoptó la Decisión (PESC) 2016/947 ⁽²⁾ por la que se modifica la Acción Común 2008/124/PESC y por la que se prorroga la EULEX KOSOVO hasta el 14 de junio de 2018.
- (3) El 11 de julio de 2016, la Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad propuso el nombramiento de D.^a Alexandra PAPADOPOULOU como Jefe de la Misión de EULEX KOSOVO para el período que va desde el 1 de septiembre de 2016 hasta el 14 de junio de 2017.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se nombra a D.^a Alexandra PAPADOPOULOU Jefe de la Misión de la Unión Europea por el Estado de Derecho en Kosovo, EULEX KOSOVO, para el período que va desde el 1 de septiembre de 2016 hasta el 14 de junio de 2017.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 20 de julio de 2016.

Por el Comité Político y de Seguridad

El Presidente

W. STEVENS

* Esta denominación se entiende sin perjuicio de las posiciones sobre su estatuto y está en consonancia con la Resolución 1244 (1999) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con la Opinión de la Corte Internacional de Justicia sobre la declaración de independencia de Kosovo.

⁽¹⁾ DO L 42 de 16.2.2008, p. 92.

⁽²⁾ Decisión (PESC) 2016/947 del Consejo, de 14 de junio de 2016, por la que se modifica la Acción Común 2008/124/PESC sobre la Misión de la Unión Europea por el Estado de Derecho en Kosovo (EULEX KOSOVO) (DO L 157 de 15.6.2016, p. 26).

CORRECCIÓN DE ERRORES

Corrección de errores del Reglamento (CE) n.º 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1774/2002 (Reglamento sobre subproductos animales)

(Diario Oficial de la Unión Europea L 300 de 14 de noviembre de 2009)

En la página 6, en el considerando 42, primera frase:

donde dice: «El Reglamento no debe aplicarse a las conchas de moluscos despojadas de la carne o los tejidos blandos.»,

debe decir: «El Reglamento no debe aplicarse a las conchas de moluscos y los caparazones de crustáceos despojados de la carne o los tejidos blandos;».

En la página 6, en el considerando 42, segunda frase:

donde dice: «Debido a la diversidad de las prácticas aplicadas en la Comunidad de retirada de la carne o los tejidos blandos de las conchas, deben poder utilizarse conchas cuya carne o tejidos blandos no se hayan retirado totalmente, a condición de que su uso no entrañe un riesgo para la salud pública ni la salud animal.»,

debe decir: «Debido a la diversidad de las prácticas aplicadas en la Comunidad de retirada de la carne o los tejidos blandos de las conchas y los caparazones, deben poder utilizarse conchas o caparazones cuya carne o tejidos blandos no se hayan retirado totalmente, a condición de que su uso no entrañe un riesgo para la salud pública ni la salud animal.».

En la página 11, en el artículo 2, apartado 2, letra f):

donde dice: «f) las conchas de moluscos despojadas del tejido blando y la carne;»,

debe decir: «f) las conchas de moluscos y los caparazones de crustáceos despojados del tejido blando y la carne;».

En la página 15, en el artículo 10, letra k), inciso i):

donde dice: «i) conchas de moluscos despojadas del tejido blando o la carne.»,

debe decir: «i) conchas de moluscos y caparazones de crustáceos con tejido blando o carne.».

En la página 17, en el artículo 14, letra h):

donde dice: «h) si consiste en conchas de moluscos distintas de las mencionadas en el artículo 2, apartado 2, letra f), y cáscaras de huevo, se utilizará en condiciones fijadas por las autoridades competentes que prevengan los riesgos para la salud pública y la salud animal;»,

debe decir: «h) si consiste en conchas de moluscos o caparazones de crustáceos distintos de los mencionados en el artículo 2, apartado 2, letra f), y cáscaras de huevo, se utilizará en condiciones fijadas por las autoridades competentes que prevengan los riesgos para la salud pública y la salud animal;».

