

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO (UE) 2017/363 DE LA COMISIÓN

de 1 de marzo de 2017

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que se refiere a la aprobación específica de las operaciones con aviones monomotores de turbina en vuelo nocturno o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos y los requisitos de aprobación de formación sobre mercancías peligrosas en relación con operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas y operaciones especializadas con aeronaves motopropulsadas complejas**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 la Comisión debe adoptar las medidas de aplicación necesarias a fin de establecer las condiciones para la operación segura de las aeronaves. El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión <sup>(2)</sup> establece esas condiciones.
- (2) La aplicación del Reglamento (UE) n.º 965/2012 a los vuelos ferry ocasionaría una carga administrativa desproporcionada para el sector y para las autoridades competentes. A fin de introducir un enfoque más proporcionado y basado en el riesgo a la aplicación de ese Reglamento, los vuelos extraordinarios de traslado de la aeronave, sin transporte de pasajeros o carga, para su renovación, reparación, revisiones de mantenimiento, inspecciones, entrega, exportación, o fines similares deben quedar exentos de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (3) Las normas y prácticas recomendadas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), establecidas en la Parte I del anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, contiene disposiciones relativas a las operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos. Esas disposiciones contienen, entre otros, el requisito de que, al aprobar esas operaciones, el Estado del operador tiene que asegurarse de que se cumplan determinadas condiciones, incluidas las relacionadas con el equipo instalado, la fiabilidad del motor, el control del motor, los procedimientos del operador y la instrucción de la tripulación de vuelo. La legislación de la Unión debe ajustarse a esas disposiciones asegurándose de que las operaciones de transporte aéreo comercial de los aviones monomotores en vuelo nocturno o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos estén sujetas a la aprobación de la autoridad competente.

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

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

- (4) Ese ajuste deja obsoleta la posibilidad de operar, mediante una excepción, aviones monomotores en las condiciones establecidas en las exenciones concedidas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo <sup>(1)</sup>, prevista en el artículo 6, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 965/2012. Por lo tanto, resulta oportuno suprimir esa disposición. Esas exenciones para la operación de aviones monomotores, incluidas las condiciones establecidas en las mismas, deben considerarse aprobaciones de la autoridad competente con arreglo al marco legal adaptado durante un período adecuado tras la entrada en vigor del presente Reglamento, a fin de garantizar una transición natural. Después de ese período transitorio, debe dejar de ser posible depender de dichas exenciones y, en su lugar, deben exigirse las aprobaciones mencionadas. Cualquier cambio relevante en la operación de esos aviones durante el período transitorio debe seguir comunicándose.
- (5) Los operadores de operaciones comerciales especializadas, así como los operadores que lleven a cabo operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas u operaciones no comerciales especializadas con aeronaves motopropulsadas complejas que no transporten mercancías peligrosas deben seguir manteniendo programas de instrucción sobre mercancías peligrosas, de conformidad con el anexo III (Parte-ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012. No obstante, a fin de introducir un enfoque más proporcionado y basado en el riesgo en la aplicación de esas normas, debe dejar de exigirse a la autoridad competente que apruebe dichos programas de instrucción.
- (6) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en consecuencia. En particular, debe modificarse el anexo III (Parte-ORO) de ese Reglamento a fin de adoptar un enfoque más proporcionado y basado en el riesgo a los requisitos de aprobación de los programas de instrucción sobre mercancías peligrosas, y añadirse asimismo al anexo V (Parte-SPA) una subparte relativa a las operaciones de aviones monomotores de turbina.
- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento en relación con los aviones monomotores de turbina se basan en el dictamen <sup>(2)</sup> emitido 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.
- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 65 del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

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

- 1) En el artículo 6, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. No obstante lo dispuesto en el artículo 5 y sin perjuicio del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión <sup>(\*)</sup> en relación con la autorización de vuelo, los vuelos relacionados con la introducción o modificación de tipos de aeronave efectuados por organizaciones de diseño o de producción en el ámbito de sus atribuciones, así como los vuelos que no transporten pasajeros ni carga cuando la aeronave esté siendo trasladada con fines de renovación, reparación, revisiones de mantenimiento, inspecciones, entrega, exportación, o fines similares se operarán en las condiciones establecidas en la normativa interna de los Estados miembros.

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

- 2) En el artículo 6, el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Hasta el 2 de septiembre de 2017, las exenciones concedidas antes del 22 de marzo de 2017 con arreglo al artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CEE) n.º 3922/91, como se establece en el artículo 6, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 965/2012 aplicables antes del 22 de marzo de 2017, se considerarán aprobaciones en la acepción de la letra a) de la norma CAT.POL.A.300 del anexo IV (Parte-CAT). Después del 2 de septiembre de 2017, esas exenciones dejarán de ser válidas para la operación de aviones monomotores.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

<sup>(2)</sup> Dictamen n.º 06/2015 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 11 de noviembre de 2015, relativo al Reglamento de la Comisión por el que se establecen requisitos técnicos especiales de aprobación para la operación de aeronaves monomotoras de turbina en vuelo nocturno o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

En el caso de que esté previsto efectuar un cambio en la operación de esos aviones que afecte a las condiciones establecidas en dichas exenciones entre el 22 de marzo de 2017 y el 2 de septiembre de 2017, ese cambio previsto se notificará a la Comisión y a la Agencia antes de que se efectúe. La Comisión y la Agencia evaluarán el cambio propuesto de conformidad con el artículo 14, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 216/2008.».

- 3) Los anexos II, III, IV y V se modifican con arreglo al anexo del presente Reglamento.

#### *Artículo 2*

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

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

Hecho en Bruselas, el 1 de marzo de 2017.

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

---

## ANEXO

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

1) En el anexo II (Pare-ARO), 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): _____
Nombre comercial:		Especificaciones de operaciones n.º:		Firma:
Modelo de aeronave (5): _____ Matrícula (6): _____				
Tipos de operaciones: Transporte aéreo comercial <input type="checkbox"/> Pasajeros <input type="checkbox"/> Carga <input type="checkbox"/> Otros (7): _____				
Zona de operación (8): _____				
Limitaciones especiales (9): _____				
Aprobaciones específicas:	Sí	No	Especificación (10)	Observaciones
Mercancías peligrosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones con visibilidad reducida Despegue Aproximación y aterrizaje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (11) ... RVR (12): m DA/H: RVR pies: m	
RVSM (13): <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (14) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Umbral tiempo-distancia máximo (15): mín.	
Especificaciones de navegación complejas para operaciones PBN (16)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Especificación mínima de performance de navegación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones con aviones monomotores de turbina en vuelo nocturno o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Operaciones con helicópteros con la ayuda de sistemas de visión nocturna de imágenes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones de servicio médico de emergencias con helicóptero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones de vuelo de helicópteros en el mar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Instrucción de tripulación de cabina (19)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Expedición de atestados CC (20)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Otros (22)				

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

FORMULARIO AESA 139, edición 3».

2) El anexo III (Parte-ORO) queda modificado como sigue:

a) en el punto ORO.GEN.110, las letras j) y k) se sustituyen por el texto siguiente:

«j) El operador establecerá y mantendrá programas de instrucción sobre mercancías peligrosas para el personal con arreglo a las instrucciones técnicas. Esos programas de instrucción deberán corresponder a las responsabilidades del personal. Los programas de instrucción de los operadores de transporte aéreo comercial de carga, tanto si se trata de mercancías peligrosas como si no, y de los operadores que efectúen operaciones distintas de las de transporte aéreo comercial mencionadas en las letras b), c) y d) del punto ORO.GEN.005 que transporten mercancías peligrosas estarán sujetos a examen y aprobación por parte de la autoridad competente.

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

1) un planeador;

2) un globo;

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

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

b) en el punto ORO.FC.A.250, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) El titular de una CPL(A) (avión) solo actuará como comandante de transporte aéreo comercial en un avión con un solo piloto si:

- 1) cuando transporte pasajeros conforme a las reglas de vuelo visual (VFR) más allá de un radio de 50 NM (90 km) desde el aeródromo de salida, el piloto tiene un mínimo de 500 horas de tiempo de vuelo en aviones o es titular de una habilitación de vuelo por instrumentos en vigor;
- 2) cuando realice operaciones en un tipo multimotor conforme a las normas IFR, el piloto dispone de un mínimo de 700 horas de tiempo de vuelo en aviones, incluidas 400 horas como piloto al mando. Estas horas incluirán 100 horas en IFR y 40 horas en operaciones multimotor. Las 400 horas como piloto al mando podrán sustituirse por horas de actuación como copiloto dentro de un sistema establecido de tripulación multipiloto prescrito en el manual de operaciones, sobre la base de dos horas de tiempo de vuelo como copiloto por una hora de tiempo de vuelo como piloto al mando;
- 3) cuando realice operaciones en un avión monomotor conforme a las normas IFR, el piloto dispone de un mínimo de 700 horas de tiempo de vuelo en aviones, incluidas 400 horas como piloto al mando. Esas horas incluirán 100 horas en IFR. Las 400 horas como piloto al mando podrán sustituirse por horas de actuación como copiloto dentro de un sistema establecido de tripulación multipiloto prescrito en el manual de operaciones, sobre la base de dos horas de tiempo de vuelo como copiloto por una hora de tiempo de vuelo como piloto al mando.».

3) El anexo IV (Parte-CAT) se modifica como sigue:

a) el punto CAT.OP.MPA.136 se sustituye por el texto siguiente:

**«CAT.OP.MPA.136 Rutas y áreas de operación — aviones monomotores**

Salvo si está aprobado por la autoridad competente con arreglo al anexo V (Parte-SPA), subparte L — OPERACIONES DE AVIONES MONOMOTORES DE TURBINA EN VUELO NOCTURNO O EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (SET-IMC), el operador se asegurará de que las operaciones de aviones monomotores se efectúen solamente en rutas o zonas donde haya superficies disponibles que permitan la ejecución de un aterrizaje forzoso seguro.»;

b) en el punto CAT.OP.MPA.180, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Si no fuera posible utilizar el aeródromo de salida como aeródromo alternativo de despegue por motivos meteorológicos o de performance, el operador seleccionará otro aeródromo alternativo de despegue adecuado que no se encuentre a una distancia del aeródromo de salida superior a:

- 1) en el caso de los aviones bimotores:
  - i) una hora de vuelo a velocidad de crucero OEI, con arreglo al AFM, con aire en calma y en condiciones estándar basadas en la masa de despegue real; o
  - ii) al umbral tiempo-distancia ETOPS aprobado de conformidad con el anexo V (Parte-SPA), subparte F, sujeto a cualquier restricción de la MEL, hasta un máximo de 2 horas, a velocidad de crucero OEI de acuerdo con el AFM con aire en calma y en condiciones estándar basadas en la masa de despegue real;
- 2) en el caso de los aviones de tres y cuatro motores, a dos horas de vuelo a velocidad de crucero OEI, con arreglo al AFM con aire en calma y en condiciones estándar basadas en la masa de despegue real;
- 3) para las operaciones aprobadas con arreglo al anexo V (Parte-SPA), subparte L — OPERACIONES DE AVIONES MONOMOTORES DE TURBINA EN VUELO NOCTURNO O EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (SET-IMC), a 30 minutos de vuelo a velocidad normal de crucero con aire en calma, basadas en la masa de despegue real.

En el caso de los aviones multimotores, si el AFM no contiene una velocidad de crucero OEI, para efectuar el cálculo se utilizará la velocidad alcanzada con el motor o los motores restantes funcionando a la potencia máxima continua.»;

c) en el punto CAT.POL.A.300, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Salvo si está aprobado por la autoridad competente con arreglo al anexo V (Parte-SPA), subparte L — OPERACIONES DE AVIONES MONOMOTORES DE TURBINA EN VUELO NOCTURNO O EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (SET-IMC), el operador no efectuará vuelos con un avión monomotor:

- 1) de noche; o
- 2) en IMC excepto de acuerdo con VFR especial.»;

d) el punto CAT.POL.A.320 se sustituye por el texto siguiente:

**«CAT.POL.A.320 En ruta — Aviones monomotores**

a) En las condiciones meteorológicas previstas para el vuelo, y en caso de fallo del motor, el avión podrá alcanzar un lugar en el que se pueda efectuar un aterrizaje forzoso seguro, salvo si el operador está aprobado por la autoridad competente con arreglo al anexo V (Parte-SPA), subparte L — OPERACIONES DE AVIONES MONOMOTORES DE TURBINA EN VUELO NOCTURNO O EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (SET-IMC) y utiliza un período de riesgo.

b) A efectos de la letra a), se supondrá que, en el punto del fallo del motor:

- 1) el avión no vuela a una altitud superior a aquella en que la velocidad de ascenso sea igual a 300 pies por minuto con el motor funcionando dentro de las condiciones especificadas de potencia máxima continua; y
- 2) el gradiente en ruta será el gradiente bruto de descenso aumentado por un gradiente del 0,5 %.».

4) En el anexo V (Parte-SPA), se añade la siguiente subparte L:

«SUBPARTE L

**OPERACIONES DE AVIONES MONOMOTORES DE TURBINA EN VUELO NOCTURNO O EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (SET-IMC)**

**SPA.SET-IMC.100 Operaciones SET-IMC**

En las operaciones de transporte aéreo comercial (CAT), los aviones monomotores de turbina solamente se operarán en vuelo nocturno o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) si la autoridad competente ha concedido al operador una aprobación SET-IMC.

**SPA.SET-IMC.105 Aprobación de operaciones SET-IMC**

Para obtener una aprobación SET-IMC de la autoridad competente, el operador aportará pruebas de que se cumplen las siguientes condiciones:

- a) la flota mundial logra en servicio un nivel aceptable de fiabilidad del motor de turbina para la combinación concreta de estructura-motor;
- b) se han establecido instrucciones y procedimientos específicos de mantenimiento para garantizar los niveles previstos de mantenimiento de la aeronavegabilidad y fiabilidad del avión y de sus sistema de propulsión que se han introducido en el programa de mantenimiento de la aeronave del operador de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 (Parte-M), incluido todo lo siguiente:
  - 1) un programa de supervisión de tendencias del motor, salvo en lo que respecta a los aviones que obtuvieron su primer certificado de aeronavegabilidad después del 31 de diciembre de 2004, que tendrán un sistema automático de supervisión de tendencias;
  - 2) un programa de fiabilidad de los sistemas de propulsión y asociados;
- c) se han establecido la composición de la tripulación de vuelo y un programa de instrucción y evaluación de los miembros de la tripulación de vuelo que participan en estas operaciones;

- d) se han establecido procedimientos operativos que especifiquen todo lo siguiente:
- 1) el equipo que debe transportarse, incluidas sus limitaciones operativas y las entradas apropiadas en la MEL;
  - 2) la planificación del vuelo;
  - 3) los procedimientos normales;
  - 4) los procedimientos de contingencia, incluidos los procedimientos en caso de fallo del sistema de propulsión, así como los procedimientos de aterrizaje forzoso en cualquier condición atmosférica y climatológica;
  - 5) la monitorización y notificación de incidentes.
- e) se ha efectuado una evaluación del riesgo, incluida la determinación de un período de riesgo aceptable si un operador tiene previsto utilizarlo.

#### **SPA.SET-IMC.110 Requisitos de equipo para las operaciones SET-IMC**

Los aviones utilizados para operaciones SET-IMC estarán provistos de todos los equipos siguientes:

- a) dos sistemas separados de generación eléctrica, cada uno capaz de suministrar suficiente energía a todos los instrumentos de vuelo, sistemas de navegación y sistemas del avión esenciales necesarios para la continuación del vuelo hacia el aeródromo de destino o de alternativa;
- b) dos indicadores de actitud, alimentados a partir de dos fuentes independientes;
- c) para las operaciones de pasajeros, un arnés de hombro o cinturón de seguridad con una correa diagonal para cada asiento de pasajero;
- d) equipo de detección meteorológica de a bordo;
- e) en un avión presurizado, suficiente oxígeno suplementario para todos los ocupantes para permitir el descenso, después de fallo de motor a la altitud de crucero máxima certificada, a la velocidad de mejor ratio de planeo y en la mejor configuración de planeo, suponiendo el máximo índice de fuga en la cabina, hasta que se alcancen altitudes de cabina sostenidas inferiores a 13 000 pies;
- f) un sistema de navegación de área en el que se puedan programar las posiciones de los lugares de aterrizaje y que proporcione guía lateral a la tripulación de vuelo para alcanzar dichos lugares;
- g) un radioaltímetro;
- h) una luz de aterrizaje que pueda iluminar el punto de toma de contacto en la senda de planeo con potencia cero desde una distancia de 200 pies;
- i) un sistema de suministro eléctrico de emergencia de capacidad y resistencia suficientes para proporcionar energía, tras el fallo de toda la potencia generada, a las cargas adicionales necesarias para todo lo siguiente:
  - 1) los instrumentos esenciales de navegación de vuelo y de área durante el descenso desde la altitud máxima de operación tras el fallo del motor;
  - 2) los medios para efectuar un intento de puesta en marcha del motor;
  - 3) llegado el caso, el despliegue extensión del tren de aterrizaje y los flaps;
  - 4) el uso del radioaltímetro durante toda la aproximación de aterrizaje;
  - 5) la luz de aterrizaje;
  - 6) un calentador del tubo de Pitot;
  - 7) si están instalados, los medios eléctricos para ofrecer protección suficiente frente a la limitación de la visión del piloto para el aterrizaje;



- j) un sistema de arranque que se active automáticamente, o que pueda ser operado manualmente, para el despegue, el aterrizaje, y durante el vuelo, en humedad visible;
  - k) un medio para supervisar continuamente el sistema de lubricado del grupo motopropulsor eléctrico a fin de detectar los residuos asociados al fallo inminente de un componente del sistema de propulsión, incluida una señal de alerta en la cabina de vuelo;
  - l) un dispositivo de emergencia de control de la potencia del motor que permita la operación del motor a un rango de potencia suficiente para la finalización segura del vuelo en el caso de un fallo razonablemente probable de la unidad de control del combustible.»
-