

REGLAMENTO (CE) N° 1069/1999 DE LA COMISIÓN

de 25 de mayo de 1999

por el que se adapta el Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo para su adaptación al progreso científico y técnico

(Texto pertinente a los fines del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de las normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2176/96 ⁽²⁾, y en particular su artículo 11,

- (1) Considerando que el Reglamento (CEE) n° 3922/91 prevé que la Comisión introducirá en las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes especificados en su anexo II las modificaciones derivadas del progreso científico y técnico y considerando que tales modificaciones, especialmente en cuanto a la mejora de las exigencias en materia de seguridad, son ahora necesarias;
- (2) Considerando que el código JAR 1 «Definiciones y abreviaturas» ha sido modificado con el fin de incluir nuevas definiciones relativas al transporte aéreo comercial;
- (3) Considerando que el código JAR 22 «Sailplanes and powered sailplanes» (planeadores y planeadores motorizados) ha sido modificado con el fin de incluir en él la noción de «self sustaining powered sailplane» (planeador motorizado autónomo) y de actualizar las distintas subpartes;
- (4) Considerando que el código JAR 25 «Large Aeroplanes» (grandes aeronaves) ha sido modificado para incluir los cambios acordes con el código americano correspondientes (FAR 25) y para introducir la actualización de los requisitos resultado de la armonización entre la JAA y la FAA, y para mejorar los requisitos relativos a las APU («Unidades auxiliares de potencia») y a los sistemas de pilotaje automático;
- (5) Considerando que el código JAR AWO «(All Weather Operations)» (operaciones en todo tipo de condiciones meteorológicas) ha sido actualizado para introducir los requisitos relativos, entre otros, a

la aproximación y aterrizaje con un motor fuera de servicio;

- (6) Considerando que el código JAR E «Engines» (motores) ha sido modificado para introducir las actualizaciones de los requisitos obtenidos de los trabajos de armonización entre la JAR y la FAA, y para reforzar la coherencia con el código JAR 21 y otros códigos JAR;
- (7) Considerando que el código JAR P «Propellers» (hélices) ha sido modificado por razones de coherencia con el código JAR 21;
- (8) Considerando que el código JAR APU «Auxiliary Power Unites» (unidades auxiliares de potencia) ha sido modificado por razones de coherencia con el código JAR-21;
- (9) Considerando que el código JAR TSO «Technical Standards Orders» (órdenes sobre normas técnicas) ha sido modificado con el fin de revisar algunas TSO y para introducir otras (por ejemplo, las relativas a la grabación de las conversaciones de cabina);
- (10) Considerando que las medidas previstas por el presente Reglamento son conformes al dictamen del Comité de reglamentación sobre seguridad en la aviación ⁽³⁾,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo II del Reglamento (CEE) n° 3922/91 quedará sustituido por el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

⁽¹⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

⁽²⁾ DO L 291 de 14.11.1996, p. 15.

⁽³⁾ Reunión del Comité de reglamentación de seguridad en la aviación de 4 de febrero de 1999.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de mayo de 1999.

Por la Comisión
Neil KINNOCK
Miembro de la Comisión

ANEXO

«ANEXO II

Lista de los códigos en vigor que contienen normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes a que se refiere el artículo 3

1. *Generalidades y procedimientos*

JAR 1 Definiciones y abreviaturas hasta la modificación nº 5 de 15 de julio de 1996 y la enmienda 1/97/1 de 12 de diciembre de 1997 inclusive

2. *Certificación del tipo de productos y componentes*

JAR 22 "Sailplanes and Powered Sailplanes" (planeadores y planeadores motorizados) hasta la modificación 5 de 28 de octubre de 1995 inclusive

JAR 25 "Large Aeroplanes" (grandes aeronaves) hasta la enmienda 25/96/1 de 19 de abril de 1996 inclusive

JAR AWO "All Weather Operations" (operaciones en todo tipo de condiciones meteorológicas) hasta la modificación 2 de 1 de agosto de 1996 inclusive

JAR E "Engines" (motores) hasta las enmiendas E/96/1 de 8 de agosto de 1996 y E/97/1 de 30 de diciembre de 1997 inclusive

JAR P "Propellers" (hélices) hasta la enmienda P/96/1 de 8 de agosto de 1996 inclusive

JAR APU "Auxiliary Power Units" (unidades auxiliares de potencia) hasta la enmienda APU/96/1 de 8 de agosto de 1996 inclusive

JAR TSO "Technical Standards Orders" (órdenes sobre normas técnicas) hasta la modificación 3 de 28 de abril de 1998 inclusive

JAR VLA "Very Light Aeroplanes" (aeronaves muy ligeras) hasta la enmienda VLA/92/1 inclusive

JAR 145 "Approved Maintenance Organisations" (organizaciones de mantenimiento aprobadas) a 1 de enero de 1992.
