

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO (UE) 2015/2338 DE LA COMISIÓN

de 11 de diciembre de 2015

**que modifica el Reglamento (UE) n° 965/2012 en lo que se refiere a los requisitos relativos a los registradores de vuelo, los dispositivos de localización submarina y los sistemas de seguimiento de aeronaves**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) La operación de aeronaves debe cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n° 216/2008. De conformidad con el Reglamento (CE) n° 216/2008 la Comisión debe adoptar las medidas de aplicación necesarias a fin de establecer las condiciones para la operación segura de las aeronaves.
- (2) El registrador de voz en la cabina de vuelo (CVR) sirve para apoyar la investigación de seguridad operacional efectuada por la autoridad competente en caso de que ocurra un accidente o incidente. El Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(2)</sup> establece las salvaguardias pertinentes para evitar la divulgación del contenido del CVR en situaciones en las que se ha abierto una investigación de seguridad operacional. Con la introducción de la gestión de la seguridad operacional, se reconoce que el CVR podría utilizarse fuera del contexto de una investigación de seguridad operacional a fin de mantener o de mejorar esta. Procede por tanto modificar el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión<sup>(3)</sup> a fin de reforzar las condiciones que persiguen prevenir efectivamente el uso inapropiado y la divulgación de las grabaciones del CVR.
- (3) Con objeto de mejorar el rendimiento global de los registradores de vuelo y de facilitar la recuperación de una aeronave y sus registradores de vuelo tras un accidente sobre el mar, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha propuesto varias mejoras relativas a la seguridad operacional en los requisitos actuales. Esas mejoras de la seguridad operacional incluyen el abandono de tecnologías de registro obsoletas como las cintas o los hilos magnéticos, la prolongación de la duración mínima del tiempo de grabación del CVR, así como la prolongación del tiempo de transmisión del dispositivo de localización submarina del registrador de vuelo y la obligación de que los aviones que efectúan vuelos de larga distancia sobre los océanos vayan equipados con localizador submarino detectable a muy largo alcance. Procede por tanto modificar el Reglamento (UE) n° 965/2012 a fin de reflejar esas mejoras de la seguridad operacional.
- (4) Es necesario tener en cuenta la desaparición del vuelo MH370 el 8 de marzo de 2014 y las recomendaciones formuladas en la reunión multidisciplinar de la OACI sobre el seguimiento mundial de los vuelos celebrada los días 12 y 13 de mayo de 2014. La posición de las aeronaves públicas de transporte debe ser conocida en todo momento, incluso en una ubicación remota, a fin de facilitar la localización de la aeronave en caso de comportamiento anormal, emergencia o accidente. Siempre que sea posible, el medio de seguimiento de las aeronaves debe

<sup>(1)</sup> DO L 79 de 13.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

poder resistir la pérdida de alimentación eléctrica normal a bordo y no ofrecer ningún control para desactivarlo durante el vuelo. Por consiguiente, procede modificar el Reglamento (UE) n° 965/2012 a fin de incluir requisitos adicionales relacionados con los medios para efectuar el seguimiento mundial de las aeronaves, inclusive sobre los océanos y zonas remotas.

- (5) De acuerdo con la propuesta del Grupo de expertos sobre registradores de vuelo (FLIRECP) de la OACI, en relación con los CVR con una duración del tiempo de grabación ampliada a bordo de los aviones de gran tamaño, deben tomarse las disposiciones necesarias para la introducción de CVR con un tiempo de grabación de 25 horas a bordo de las aeronaves fabricadas después del 1 de enero de 2021, con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg.
- (6) Las medidas establecidas en el presente Reglamento responden a las 13 recomendaciones de seguridad operacional de las autoridades de investigación de la seguridad operacional <sup>(1)</sup>, con vistas a aumentar la seguridad operacional facilitando la recuperación de información a los efectos de las investigaciones de seguridad operacional de la aviación civil europea y mejorando el rendimiento y la manipulación de los registradores de vuelo, así como la localización de la aeronave tras un accidente sobre el mar.
- (7) Las medidas establecidas en el presente Reglamento están basadas en el dictamen n° 01/2014 <sup>(2)</sup> emitido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) en virtud del artículo 17, apartado 2, letra b), y del artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado por el artículo 65 del Reglamento (CE) n° 216/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El anexo I (Definiciones), el anexo IV (Parte CAT), el anexo VI (Parte NCC) y el anexo VIII (Parte SPO) del Reglamento (UE) n° 965/2012 quedan modificados con arreglo al 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 la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el 11 de diciembre de 2015.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER

---

<sup>(1)</sup> Referencias EASA de las 13 recomendaciones de seguridad operacional: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 de Helios, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 y FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

<sup>(2)</sup> Dictamen 01/2014, de 5 de mayo de 2014, de la EASA relativo a la modificación de los requisitos para los registradores de vuelo y los dispositivos de localización submarina.

## ANEXO

1. En el anexo I del Reglamento (UE) nº 965/2012 se insertan los puntos siguientes:
  - «8 bis) “seguimiento de aeronaves”: un proceso basado en tierra que mantiene y actualiza, a intervalos normalizados, un registro de la posición en cuatro dimensiones de una aeronave individual en vuelo;
  - 8 ter) “sistema de seguimiento de aeronaves”: sistema que se basa en el seguimiento de aeronaves para identificar un comportamiento de vuelo anormal y dar la alerta;».
2. El anexo IV del Reglamento (UE) nº 965/2012 se modifica como sigue:
  - a) en la subsección CAT.GEN.MPA.105, letra a), el punto 10 se sustituye por lo siguiente:
    - «10) garantizará que:
      - i) los registradores de vuelo no estén desactivados o apagados durante el vuelo,
      - ii) en caso de suceso distinto de un accidente o incidente grave que deba notificarse obligatoriamente conforme a la subsección ORO.GEN.160, letra a), las grabaciones de los registradores de vuelo no se eliminen deliberadamente, y
      - iii) en caso de accidente o incidente grave, o si la autoridad encargada de la investigación ordena conservar las grabaciones de los registradores de vuelo:
        - A) no se eliminen deliberadamente las grabaciones de los registradores de vuelo;
        - B) los registradores de vuelo se desactiven inmediatamente después de terminado el vuelo, y
        - C) se tomen medidas de precaución para conservar las grabaciones de los registradores de vuelo antes de abandonar la cabina de vuelo.»;
  - b) la subsección CAT.GEN.MPA.195 se modifica como sigue:
    - i) el título se sustituye por el texto siguiente:

**«CAT.GEN.MPA.195 Tratamiento de las grabaciones de los registradores de vuelo: conservación, presentación, protección y utilización»**,
    - ii) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
      - «a) Después de un accidente, un incidente grave o un suceso identificado por la autoridad encargada de la investigación, el operador de una aeronave conservará los datos originales grabados durante un período de 60 días, salvo indicación contraria de la autoridad encargada de la investigación.»
    - iii) la letra f) se sustituye por el texto siguiente:
      - «f) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*):
        - 1) Excepto a efectos de asegurar la aptitud para el servicio el CVR, las grabaciones del CVR no se divulgarán o utilizarán salvo si:
          - i) hay un procedimiento establecido para el tratamiento de las grabaciones del CVR y su transcripción,
          - ii) todos los miembros de la tripulación y del personal de mantenimiento afectados han dado su consentimiento previo, y
          - iii) son utilizados exclusivamente para fines de mantenimiento o mejora de la seguridad operacional.
        - 1 bis) Cuando una grabación de un CVR sea inspeccionada para asegurar que este es apto para el servicio, el operador garantizará la privacidad de la grabación del CVR, que no se divulgará ni utilizará para fines distintos de asegurar la aptitud para el servicio del CVR.

- 2) las grabaciones del FDR o las grabaciones del enlace de datos solo se utilizarán para fines distintos de la investigación de accidentes o incidentes sujetos a notificación obligatoria si dichas grabaciones:
  - i) son utilizadas por el operador para fines exclusivos de aeronavegabilidad o mantenimiento, o
  - ii) se han eliminado de las mismas los datos de identificación, o
  - iii) se divulgan aplicando procedimientos seguros.

(\*) Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).»;

- c) se inserta el punto CAT.GEN.MPA.205 siguiente:

**«CAT.GEN.MPA.205 Sistema de seguimiento de aeronaves-Aviones**

- a) A más tardar el 16 de diciembre de 2018, el operador deberá establecer y mantener, como parte del sistema destinado a ejercer un control operacional sobre los vuelos, un sistema de seguimiento de aeronaves que incluya los vuelos a los que se refiere la letra b) cuando se efectúen con los siguientes aviones:
  - 1) aviones con una masa máxima certificada de despegue (MCTOM) superior a 27 000 kg, con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros (MOPSC) superior a 19, y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad (CofA) individual se hubiera otorgado antes del 16 de diciembre de 2018, equipados con la capacidad de indicar su posición adicionalmente a la del transpondedor de radar de vigilancia secundario;
  - 2) todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue de más de 27 000 kg, con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros superior a 19, y cuyo primer CofA individual se hubiera otorgado a partir del 16 de diciembre de 2018 inclusive;
  - 3) todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg y cuyo primer CofA individual se hubiera otorgado a partir del 16 de diciembre de 2018 inclusive.
- b) El operador efectuará un seguimiento de todos los vuelos desde el despegue hasta el aterrizaje, salvo cuando la ruta prevista y las desviaciones previstas estén totalmente dentro de bloques de espacio aéreo donde:
  - 1) se preste normalmente un servicio ATS de vigilancia soportado por los sistemas de vigilancia ATC que localicen las aeronaves a intervalos de tiempo de duración adecuada; y
  - 2) el operador haya facilitado a los proveedores de servicios de navegación aérea competentes la información de contacto necesaria.»;

- d) se inserta el punto CAT.GEN.MPA.210 siguiente:

**«CAT.GEN.MPA.210 Localización de una aeronave en peligro — Aviones**

Los siguientes aviones irán equipados de un medio robusto y automático para, en caso de accidente en el que el avión sufra daños graves, determinar con exactitud la ubicación del punto de finalización del vuelo:

- 1) todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue de más de 27 000 kg, con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros superior a 19, y cuyo primer CofA individual se hubiera otorgado a partir del 1 de enero de 2021 inclusive; y
  - 2) todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg y cuyo primer CofA individual se hubiera otorgado a partir del 1 de enero de 2021 inclusive.»;
- e) en la subsección CAT.IDE.A.185, las letras b) a h) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) Hasta el 31 de diciembre de 2018, el CVR deberá poder conservar los datos grabados durante al menos:

- 1) las 2 horas anteriores en el caso de los aviones mencionados en la letra a), apartado 1, cuando el CofA individual hubiera sido otorgado a partir del 1 de abril de 1998 inclusive;
- 2) los 30 minutos anteriores en el caso de aviones mencionados en la letra a), apartado 1, cuando el CofA individual se hubiera otorgado antes del 1 de abril de 1998; o

- 3) los 30 minutos anteriores, en el caso de los aviones mencionados en la letra a), apartado 2.
- c) A más tardar el 1 de enero de 2019, el CVR deberá poder conservar los datos grabados durante al menos:
- 1) las 25 horas anteriores en el caso de los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg y cuyo primer CofA individual se hubiera otorgado a partir del 1 de enero de 2021 inclusive; o
  - 2) las 2 últimas horas, en todos los demás casos.
- d) A más tardar el 1 de enero de 2019, el CVR deberá grabar en medios distintos de la cinta magnética o el hilo magnético.
- e) El CVR deberá grabar con referencia a una escala temporal:
- 1) las comunicaciones de voz transmitidas o recibidas por radio en la cabina de la tripulación de vuelo;
  - 2) las comunicaciones de voz de los miembros de la tripulación de vuelo mediante el sistema de interfono y el sistema de megafonía, si estuvieran instalados;
  - 3) el sonido ambiental de la cabina de la tripulación de vuelo, incluso sin interrupción:
    - i) en lo que se refiere a los aviones cuyo primer CofA individual fue expedido el 1 de abril de 1998 o posteriormente, las señales de audio recibidas de cada uno de los micrófonos de brazo y de máscara en uso,
    - ii) en lo que se refiere a los aviones mencionados en la letra a), apartado 2, y cuyo CofA individual se hubiera otorgado por primera vez antes del 1 de abril de 1998, las señales de audio recibidas de cada uno de los micrófonos de brazo y de máscara, si fuera posible;
  - 4) las señales de voz o de audio que identifiquen las ayudas a la navegación o a la aproximación recibidas a través de un auricular o altavoz.
- f) El CVR comenzará a grabar antes de que el avión se esté moviendo por sus propios medios y continuará grabando hasta la terminación del vuelo, cuando el avión ya no sea capaz de moverse por sus propios medios. Además, en el caso de los aviones cuyo CofA individual se hubiera otorgado a partir del 1 de abril de 1998 inclusive, el CVR iniciará automáticamente la grabación antes de que el avión se mueva por sus propios medios y continuará grabando hasta la terminación del vuelo, cuando el avión ya no sea capaz de moverse por sus propios medios.
- g) Además de lo indicado en la letra f), según la disponibilidad de energía eléctrica, el CVR comenzará a grabar tan pronto como sea posible durante las comprobaciones de cabina previas al arranque de los motores en el inicio del vuelo y hasta las comprobaciones de cabina inmediatamente posteriores a la parada de los motores al final del vuelo, en el caso de:
- 1) los aviones mencionados en la letra a), apartado 1, y con un CofA otorgado el 1 de abril de 1998 o posteriormente, o
  - 2) los aviones mencionados en la letra a), apartado 2.
- h) Si el CVR no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 16 de junio de 2018, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el CVR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;
- f) en la subsección CAT.IDE.A.190, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) Si el registrador de datos de vuelo (FDR) no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 16 de junio de 2018, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el FDR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;
- g) en la subsección CAT.IDE.A.195, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
- «d) Si el registrador no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 16 de junio de 2018, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el registrador es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;

- h) el texto de la subsección CAT.IDE.A.280 se modifica como sigue:
- i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Los aviones con una MOPSC de más de 19 estarán equipados con al menos:
- 1) dos transmisores de localización de emergencia (ELT), uno de los cuales será automático, o un ELT y un medio de localización de aeronaves que cumpla el requisito de la subsección CAT.GEN.MPA.210, en el caso de los aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado después del 1 de julio de 2008, o
  - 2) un ELT automático o dos ETL de cualquier tipo o un medio de localización de aeronaves que cumpla el requisito de la subsección CAT.GEN.MPA.210, en el caso de los aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha.»
- ii) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Los aviones con una MOPSC de 19 o menos estarán equipados con al menos:
- 1) un ELT automático o un medio de localización de aeronaves que cumpla el requisito de la subsección CAT.GEN.MPA.210, en el caso de los aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado después del 1 de julio de 2008, o
  - 2) un ELT de cualquier tipo o un medio de localización de aeronaves que cumpla el requisito de la subsección CAT.GEN.MPA.210, en el caso de los aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha.»;
- i) en la subsección CAT.IDE.A.285, se inserta la siguiente letra:
- «f) A más tardar el 1 de enero de 2019, los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg y con una configuración operativa máxima de asientos de pasajeros superior a 19 y todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg irán equipados con un dispositivo de localización submarina fijado de modo seguro que funcione a una frecuencia de 8,8 kHz  $\pm$  1 kHz, salvo si:
- 1) el avión opera en rutas que en ninguno de sus puntos se apartan más de 180 NM de la costa, o
  - 2) el avión va equipado de un medio robusto y automático para, en caso de accidente en el que el avión sufra daños graves, determinar con exactitud la ubicación del punto de finalización del vuelo.»;
- j) en la subsección CAT.IDE.H.185, las letras c) a f) se sustituyen por el texto siguiente:
- «c) A más tardar el 1 de enero de 2019, el CVR deberá grabar en medios distintos de la cinta magnética o el hilo magnético.
- d) El CVR deberá grabar con referencia a una escala temporal:
- 1) las comunicaciones de voz transmitidas o recibidas por radio en la cabina de la tripulación de vuelo;
  - 2) las comunicaciones de voz de los miembros de la tripulación de vuelo mediante el sistema de interfono y el sistema de megafonía, si estuvieran instalados;
  - 3) el sonido ambiental de la cabina de la tripulación de vuelo, incluso sin interrupción:
    - i) en el caso de los helicópteros cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado el 1 de agosto de 1999 o posteriormente, las señales de audio recibidas de cada uno de los micrófonos de la tripulación,
    - ii) en el caso de los helicópteros cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado antes del 1 de agosto de 1999, las señales de audio recibidas de cada uno de los micrófonos de la tripulación, si fuera posible;
  - 4) las señales de voz o de audio que identifiquen las ayudas a la navegación o a la aproximación recibidas a través de un auricular o altavoz.
- e) El CVR comenzará a grabar antes de que el helicóptero se esté moviendo por sus propios medios y continuará grabando hasta la terminación del vuelo, cuando el helicóptero ya no sea capaz de moverse por sus propios medios.

- f) Además de lo expuesto en la letra e), para los helicópteros a los que se hace referencia en la letra a), apartado 2, y con un CofA individual expedido el 1 de agosto de 1999 o con posterioridad a dicha fecha:
- 1) el CVR comenzará a grabar automáticamente antes de que el helicóptero se esté moviendo por sus propios medios y continuará grabando hasta la terminación del vuelo, cuando el helicóptero ya no sea capaz de moverse por sus propios medios, y
  - 2) según la disponibilidad de energía eléctrica, el CVR comenzará a grabar tan pronto como sea posible durante las comprobaciones de cabina previas al arranque del motor antes del vuelo y hasta las comprobaciones de cabina inmediatamente posteriores a la parada de los motores al final del vuelo.
- g) Si el CVR no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el CVR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;
- k) en la subsección CAT.IDE.H.190, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) Si el registrador de datos de vuelo (FDR) no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el FDR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;
- l) en la subsección CAT.IDE.H.195, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
- «d) Si el registrador no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el registrador es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.».
3. El anexo VI del Reglamento (UE) n° 965/2012 queda modificado como sigue:
- a) en la subsección NCC.GEN.106, letra a), el punto 9) se sustituye por lo siguiente:
- «9) garantizar que:
- i) los registradores de vuelo no estén desactivados o desconectados durante el vuelo,
  - ii) en caso de suceso distinto de un accidente o incidente grave que deba notificarse obligatoriamente conforme a la subsección ORO.GEN.160, letra a), las grabaciones de los registradores de vuelo no se deliberadamente, y
  - iii) en caso de accidente o incidente grave, o si la autoridad encargada de la investigación ordena conservar las grabaciones de los registradores de vuelo:
    - A) no se eliminen deliberadamente los datos registrados;
    - B) los registradores de vuelo se desactiven inmediatamente después de terminado el vuelo, y
    - C) se tomen medidas de precaución para conservar las grabaciones de los registradores de vuelo antes de abandonar la cabina de vuelo.»;
- b) el texto de la subsección NCO.GEN.145 se modifica como sigue:
- i) el título se sustituye por el texto siguiente:

**«NCC.GEN.145 Tratamiento de las grabaciones de los registradores de vuelo: conservación, presentación, protección y utilización».**
  - ii) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Después de un accidente, un incidente grave o un suceso identificado por la autoridad encargada de la investigación, el operador de una aeronave conservará los datos originales grabados durante un período de 60 días, salvo indicación contraria de la autoridad encargada de la investigación.».

- iii) la letra f) se sustituye por el texto siguiente:
- «f) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 996/2010:
- 1) Excepto a efectos de operatividad del CVR, las grabaciones del CVR no se divulgarán o utilizarán salvo si:
    - i) hay un procedimiento establecido para el tratamiento de las grabaciones del CVR y su transcripción,
    - ii) previo consentimiento de todos los miembros de la tripulación y del personal de mantenimiento afectados, y
    - iii) son utilizados exclusivamente para fines de mantenimiento o mejora de la seguridad.
  - 1 bis) Cuando una grabación de un CVR sea inspeccionada para asegurar su operatividad, el operador garantizará la privacidad de la grabación del CVR, que no se divulgará ni utilizará para fines distintos de la garantía de operatividad del CVR.
  - 2) las grabaciones del FDR o grabaciones del enlace de datos solo se utilizarán para fines distintos de la investigación de accidentes o incidentes sujetos a notificación obligatoria si dichos registros:
    - i) son utilizados por el operador para fines exclusivos de aeronavegabilidad o mantenimiento, o
    - ii) se han eliminado de los mismos los datos de identificación, o
    - iii) se divulgan aplicando procedimientos de seguridad.»;
- c) la subsección NCC.IDE.A.160 se modifica como sigue:
- i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) El CVR podrá conservar los datos grabados durante al menos:
- 1) las 25 horas anteriores en el caso de los aviones con una masa máxima de despegue certificada superior a 27 000 kg y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad se hubiera otorgado el 1 de enero de 2021 o posteriormente, o
  - 2) las 2 últimas horas, en todos los demás casos.»,
- ii) la letra f) se sustituye por el texto siguiente:
- «f) Si el CVR no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el CVR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;
- d) en la subsección NCC.IDE.A.165, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) Si el registrador de datos de vuelo (FDR) no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el FDR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;
- e) en la subsección NCC.IDE.A.215, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Los aviones deberán estar equipados con:
- 1) un ELT de cualquier tipo o un medio de localización de aeronaves que cumpla el requisito del anexo IV (parte CAT), subsección CAT.GEN.MPA.210, del Reglamento (UE) n° 965/2012, cuando hayan recibido su primer CofA individual con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha;
  - 2) un ELT automático o un medio de localización de aeronaves que cumpla el requisito del anexo IV (parte CAT), subsección CAT.GEN.MPA.210, del Reglamento (UE) n° 965/2012, cuando hayan recibido su primer CofA individual con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha.»;



f) en la subsección NCC.IDE.A.170, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Si el registrador no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el registrador es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;

g) en la subsección NCC.IDE.H.160, la letra f) se sustituye por el texto siguiente:

«f) Si el CVR no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el CVR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;

h) en la subsección NCC.IDE.H.165, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) Si el registrador de datos de vuelo (FDR) no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el FDR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;

i) en la subsección NCC.IDE.H.170, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Si el registrador no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el registrador es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.».

4. El anexo VIII del Reglamento (UE) n° 965/2012 se modifica como sigue:

a) en la subsección SPO.GEN.107, letra a), el punto 9 se sustituye por lo siguiente:

«9) garantizar que:

- i) los registradores de vuelo no estén desactivados o apagados durante el vuelo,
- ii) en caso de suceso distinto de un accidente o incidente grave que deba notificarse obligatoriamente conforme a la subsección ORO.GEN.160, letra a), las grabaciones de los registradores de vuelo no se eliminen deliberadamente, y
- iii) en caso de accidente o incidente grave, o si la autoridad encargada de la investigación ordena conservar las grabaciones de los registradores de vuelo:
  - A) no se eliminen deliberadamente las grabaciones de los registradores de vuelo;
  - B) los registradores de vuelo se desactiven inmediatamente después de terminado el vuelo, y
  - C) se tomen medidas de precaución para conservar las grabaciones de los registradores de vuelo antes de abandonar la cabina de vuelo.»;

b) la subsección SPO.GEN.145 se modifica como sigue:

i) el título se sustituye por el texto siguiente:

**«SPO.GEN.145 Tratamiento de las grabaciones de los registradores de vuelo: Conservación, presentación, protección y utilización — Operaciones con aeronaves motopropulsadas complejas»,**

ii) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Después de un accidente, un incidente grave o un suceso identificado por la autoridad encargada de la investigación, el operador de una aeronave conservará los datos originales grabados durante un período de 60 días, salvo indicación contraria de la autoridad encargada de la investigación.».

- iii) la letra f) se sustituye por el texto siguiente:
- «f) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 996/2010 y excepto a efectos de asegurar la aptitud para el servicio del CVR, las grabaciones del CVR no se divulgarán o utilizarán salvo si:
- i) hay un procedimiento establecido para el tratamiento de las grabaciones del CVR y su transcripción,
  - ii) todos los miembros de la tripulación y del personal de mantenimiento afectados han dado su consentimiento previo, y
  - iii) son utilizados exclusivamente para fines de mantenimiento o mejora de la seguridad operacional.
- Cuando una grabación de un CVR sea inspeccionada para asegurar que este es apto para el servicio, el operador garantizará la privacidad de la grabación del CVR, que no se divulgará ni utilizará para fines distintos a asegurar la aptitud para el servicio del CVR.»;
- c) la subsección SPO.IDE.A.140 se modifica como sigue:
- i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) El CVR podrá conservar los datos grabados durante al menos:
- 1) las 25 horas anteriores en el caso de los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg y cuyo primer CofA individual se hubiera otorgado el 1 de enero de 2021 o después de esa fecha, o
  - 2) las 2 últimas horas, en todos los demás casos.»;
- iii) la letra f) se sustituye por el texto siguiente:
- «f) Si el CVR no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el CVR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;
- d) en la subsección SPO.IDE.A.145, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) Si el registrador de datos de vuelo (FDR) no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el FDR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;
- e) en la subsección SPO.IDE.A.150, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
- «d) Si el registrador no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el registrador es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;
- f) en la subsección SPO.IDE.A.190, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Los aviones deberán estar equipados con:
- 1) un ELT de cualquier tipo o un medio de localización de aeronaves que cumpla el requisito del anexo IV (parte CAT), subsección CAT.GEN.MPA.210, del Reglamento (UE) n° 965/2012, en el caso de los aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha;
  - 2) un ELT automático o un medio de localización de aeronaves que cumpla el requisito del anexo IV (parte CAT), subsección CAT.GEN.MPA.210, del Reglamento (UE) n° 965/2012, cuando hayan recibido su primer CofA individual después del 1 de julio de 2008, o
  - 3) un ELT de supervivencia [ELT(S)] o una radiobaliza de localización personal (PLB), llevados por un miembro de la tripulación o un especialista, si los aviones están certificados para una configuración máxima de seis asientos o menos.»;

- g) en la subsección SPO.IDE.H.140, la letra f) se sustituye por el texto siguiente:
- «f) Si el CVR no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el CVR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;
- h) en la subsección SPO.IDE.H.145, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) Si el registrador de datos de vuelo (FDR) no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el FDR es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.»;
- i) en la subsección SPO.IDE.H.150, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
- «d) Si el registrador no es de desprendimiento automático, deberá tener un dispositivo para facilitar su localización submarina. A más tardar el 1 de enero de 2020, este dispositivo tendrá un tiempo mínimo de transmisión submarina de 90 días. Si el registrador es de desprendimiento automático, deberá tener un transmisor localizador de emergencia automático.».
-