

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2023/217 DE LA COMISIÓN
de 1 de febrero de 2023

que corrige el Reglamento (UE) n.º 965/2012 por lo que respecta a algunas incoherencias en los requisitos introducidos por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1387 y los Reglamentos (UE) 2021/1296 y (UE) 2021/2237

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 31,

Considerando lo siguiente:

- (1) Por medio del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2237 de la Comisión ⁽²⁾ se modificó el punto ORO.FC.146 del anexo III (parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽³⁾. La referencia en el punto ORO.FC.146, letra f), punto 2, al punto ORO.FC.005, letra b), punto 2, debe sustituirse por la referencia al punto ORO.FC.005, letra b), punto 1, que es el punto pertinente para las operaciones de los aviones.
- (2) Al modificar los puntos CAT.POL.A.230 y CAT.POL.A.235 del anexo IV (parte CAT) del Reglamento (UE) n.º 965/2012, el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1387 de la Comisión ⁽⁴⁾ introdujo un error en relación con el despacho de los aviones. Los requisitos de los puntos CAT.POL.A.230, letra e), y CAT.POL.A.235, letra e), deben aplicarse acumulativamente, no alternativamente.
- (3) Por medio del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1296 de la Comisión ⁽⁵⁾ se introdujeron modificaciones en el punto CAT.OP.MPA.150 del anexo IV (parte CAT) del Reglamento (UE) n.º 965/2012. Por inadvertencia, dichas modificaciones no fueron acompañadas de las consiguientes modificaciones en los puntos CAT.POL.A.215 y CAT.POL.A.415 de dicho anexo. Como consecuencia de ello, la referencia legal pertinente es errónea, por lo que debe corregirse.
- (4) Por medio del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1296 se modificó también el punto SPO.POL.110 del anexo VIII (parte SPO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 mediante la sustitución de las letras a), b) y c) de dicho punto. Sin embargo, sin pretenderlo, al hacer esa modificación también se suprimieron las letras d) y e). Por consiguiente, deben introducirse de nuevo las antiguas letras d) y e) de SPO.POL.110 con efecto desde la fecha de aplicación del Reglamento (UE) 2021/1296, es decir, desde el 30 de octubre de 2022.
- (5) Procede, por tanto, corregir el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en consecuencia.
- (6) Los requisitos establecidos en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité para la aplicación de las normas comunes de seguridad en el ámbito de la aviación civil.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2237 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2021, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a los requisitos para las operaciones todo tiempo y para el entrenamiento y la verificación de la tripulación de vuelo (DO L 450 de 16.12.2021, p. 21).

⁽³⁾ 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⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1387 de la Comisión, de 1 de agosto de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a los requisitos aplicables a los cálculos de la performance de aterrizaje de los aviones y a las normas para evaluar el estado de la superficie de la pista, la actualización de determinados equipos y requisitos de seguridad de las aeronaves, así como las operaciones sin aprobación operacional de alcance extendido (DO L 229 de 5.9.2019, p. 1).

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1296 de la Comisión, de 4 de agosto de 2021, por el que se modifica y corrige el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a los requisitos de planificación y gestión de combustible/energía y a los requisitos sobre los programas de apoyo, la evaluación psicológica de las tripulaciones de vuelo y los controles de sustancias psicoactivas (DO L 282 de 5.8.2021, p. 5).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los anexos III (parte ORO), IV (parte CAT) y VIII (parte SPO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 se corrigen de conformidad con el 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 punto 3 del anexo se aplicará desde el 30 de octubre de 2022.

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

Hecho en Bruselas, el 1 de febrero de 2023.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

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

- 1) En el punto ORO.FC.146, letra f), del anexo III (parte ORO), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
 - «2) operaciones de transporte aéreo comercial de aviones que cumplan los criterios definidos en el punto ORO.FC.005, letra b), punto 1.»
- 2) El anexo IV (parte CAT) se corrige como sigue:
 - a) en el punto CAT.POL.A.215, letra c), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3) se permite el vaciado rápido de combustible en vuelo en la medida en que sea compatible con la posibilidad de alcanzar el aeródromo en el que se supone que el avión aterrizará después del fallo del motor con las reservas de combustible requeridas de conformidad con el punto CAT.OP.MPA.181, adecuadas para un aeródromo alternativo, si se utiliza un procedimiento seguro.»
 - b) en el punto CAT.POL.A.230, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
 - «e) Para el despacho del avión, el avión deberá:
 - 1) aterrizar en la pista más favorable, con el aire en calma, y
 - 2) aterrizar en la pista cuya asignación sea más probable teniendo en cuenta la velocidad y dirección probables del viento, las características de manejo en tierra del avión y otras condiciones tales como las ayudas al aterrizaje y el terreno.»
 - c) en el punto CAT.POL.A.235, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
 - «e) Para el despacho del avión, el avión deberá:
 - 1) aterrizar en la pista más favorable, con el aire en calma, y
 - 2) aterrizar en la pista cuya asignación sea más probable teniendo en cuenta la velocidad y dirección probables del viento, las características de manejo en tierra del avión y otras condiciones tales como las ayudas al aterrizaje y el terreno.»
 - d) en el punto CAT.POL.A.415, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
 - «e) Se permite el vaciado rápido de combustible en vuelo en la medida en que sea compatible con la posibilidad de alcanzar el aeródromo en el que se supone que el avión aterrizará después del fallo del motor con las reservas de combustible requeridas de conformidad con el punto CAT.OP.MPA.181, adecuadas para un aeródromo alternativo, si se utiliza un procedimiento seguro.»
- 3) En el punto SPO.POL.110 del anexo VIII (parte SPO), se añaden las letras d) y e) siguientes:
 - «d) El piloto al mando deberá garantizar:
 - 1) que la carga de la aeronave se realice bajo la supervisión de personal cualificado;
 - 2) que la carga de tráfico sea coherente con los datos empleados para el cálculo de la masa y el centrado de la aeronave.
 - e) El operador deberá especificar en el manual de operaciones los principios y métodos empleados para la carga y el sistema de masa y centrado, que sean conformes con los requisitos establecidos en las letras a) a d). Este sistema abarcará todos los tipos de operaciones previstas.»