

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/1976 DE LA COMISIÓN**de 14 de diciembre de 2018****por el que se establecen disposiciones de aplicación para la operación de planeadores en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo**

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, (CE) 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) La Comisión debe adoptar las disposiciones de aplicación necesarias a fin de establecer las condiciones para la operación segura de planeadores de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 cuando esas aeronaves reúnen las condiciones especificadas en el artículo 2, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), de dicho Reglamento.
- (2) A la luz de la naturaleza específica de las operaciones con planeadores, son necesarias normas de operación específicas recogidas en un reglamento autónomo. Esas normas deben basarse en las normas generales para las operaciones aéreas establecidas en el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽²⁾, debidamente reestructuradas y simplificadas a fin de garantizar que sean proporcionadas y se fundamenten en un enfoque basado en el riesgo, velando al mismo tiempo por que las operaciones con planeadores se efectúen de forma segura.
- (3) En lo que se refiere a la supervisión de personas y organizaciones, los requisitos establecidos en el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 965/2012 y en su anexo II deben seguir aplicándose en relación con las operaciones aéreas con planeadores.
- (4) En interés de la seguridad y con miras a garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139, todos los operadores de planeadores a los que se aplica el presente Reglamento, a excepción de las organizaciones de diseño o de producción que realizan determinadas operaciones, deben estar sujetos a una serie de requisitos básicos.
- (5) Teniendo en cuenta que las operaciones comerciales con planeadores son menos complejas y se desarrollan a menor escala en comparación con otras formas de aviación comercial y ateniéndose a un planteamiento basado en el riesgo, en el caso de las operaciones comerciales con planeadores procede exigir únicamente que se efectúe una declaración previa a la autoridad competente, según lo previsto en el artículo 30, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2018/1139. El presente Reglamento establece las disposiciones de aplicación para realizar tales declaraciones.
- (6) Dadas las características específicas de determinadas operaciones y ateniéndose a un planteamiento basado en el riesgo, conviene que determinadas operaciones con planeadores queden exentas del requisito de efectuar una declaración previa.
- (7) A fin de garantizar una transición fluida y de proporcionar a todas las partes interesadas tiempo suficiente para prepararse con vistas a la aplicación de este nuevo régimen, el presente Reglamento solo debe aplicarse seis meses después de su entrada en vigor.
- (8) La Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea ha elaborado un proyecto de normas de desarrollo que ha presentado en forma de dictamen ⁽³⁾ a la Comisión, de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, 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).

⁽³⁾ Dictamen n.º 7/2017 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 23 de agosto de 2017, relativo a un proyecto de Reglamento de la Comisión sobre la revisión de las normas de operación de planeadores.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece disposiciones de aplicación para las operaciones aéreas con planeadores cuando esas aeronaves reúnen las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), del Reglamento (UE) 2018/1139.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones que figuran en el anexo I, así como las definiciones siguientes:

- 1) «planeador»: una aeronave más pesada que el aire sustentada en vuelo por la reacción dinámica del aire contra sus superficies de sustentación fijas y cuyo vuelo libre no depende de un motor;
- 2) «motor»: un dispositivo que se utilice o esté destinado a utilizarse para la propulsión de un planeador motorizado;
- 3) «planeador motorizado»: un planeador equipado con uno o más motores que, con los motores inactivos, presenta las características de un planeador;
- 4) «operación comercial»: la explotación como servicio al público de un planeador a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica, o, si se trata de un servicio no abierto al público, cuando se realiza mediante contrato entre un operador y un cliente, no ejerciendo este último control sobre el operador;
- 5) «vuelo de competición»: toda operación aérea con un planeador realizada a efectos de participación en carreras o competiciones aéreas, incluidas las prácticas para esas operaciones y los vuelos hacia o desde esas carreras o competiciones;
- 6) «vuelo de exhibición»: toda operación aérea con un planeador realizada a efectos de ofrecer una exhibición o proporcionar entretenimiento en un evento anunciado abierto al público, incluidas las prácticas para esas operaciones y los vuelos hacia o desde el evento anunciado;
- 7) «vuelo de iniciación»: toda operación aérea con un planeador realizada a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica que consiste en un viaje aéreo de corta duración cuya finalidad es atraer a nuevos alumnos o nuevos miembros, efectuado por un organismo de formación reconocido de conformidad con el artículo 10 *bis* del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión ⁽¹⁾ o por un organismo creado con el objetivo de promover los deportes aéreos o la aviación de recreo;
- 8) «vuelo acrobático»: una maniobra intencionada que implica un cambio brusco en la actitud de vuelo de un planeador, una actitud anormal o una aceleración anormal, no necesaria para el vuelo normal o de instrucción para licencias, certificados o habilitaciones diferentes a la habilitación de vuelo acrobático;
- 9) «lugar de actividad principal»: la sede central o sede social del operador del planeador dentro de la cual se ejercen las funciones financieras principales y el control operativo de las actividades a las que se refiere el presente Reglamento;
- 10) «acuerdo de arrendamiento sin tripulación»: un acuerdo entre empresas según el cual la operación del planeador es responsabilidad del arrendatario.

Artículo 3

Operaciones aéreas

1. Los operadores de planeadores deberán operar estas aeronaves de conformidad con los requisitos establecidos en el anexo II.

El párrafo primero no se aplicará a las organizaciones de diseño o de producción que se ajusten a lo dispuesto en los artículos 8 y 9, respectivamente, del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión ⁽²⁾ y que operen el planeador, dentro del ámbito de sus atribuciones, a efectos de la introducción o la modificación de tipos de planeadores.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

⁽²⁾ 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. De conformidad con el artículo 30, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2018/1139, los operadores de planeadores realizarán operaciones comerciales únicamente tras haber declarado a la autoridad competente su capacidad y su disponibilidad de medios para cumplir las obligaciones asociadas a la operación del planeador.

El párrafo primero no se aplicará a las siguientes operaciones con planeadores:

- a) operaciones de costes compartidos, a condición de que los costes directos del vuelo del planeador y una contribución proporcionada a los costes anuales en concepto de almacenamiento, seguro y mantenimiento del planeador sean compartidos por todos los ocupantes de la aeronave;
- b) vuelos de competición o vuelos de exhibición, a condición de que la remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación económica de tales vuelos se limite a la retribución de los costes directos del vuelo del planeador y a una contribución proporcionada a los costes anuales en concepto de almacenamiento, seguro y mantenimiento del planeador, y de que cualesquiera premios obtenidos no sean de valor superior al especificado por la autoridad competente;
- c) vuelos de iniciación, vuelos de lanzamiento de paracaidistas, remolque de planeadores o vuelos acrobáticos efectuados bien por un organismo de formación que tenga su centro de actividad principal en un Estado miembro y se contemple en el artículo 10 bis del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, bien por un organismo creado con el objetivo de promover los deportes aéreos o la aviación de recreo, a condición de que el planeador sea operado por el organismo en régimen de propiedad o de arrendamiento sin tripulación, que el vuelo no genere beneficios distribuidos fuera del organismo y que tales vuelos representen solo una actividad marginal del organismo;
- d) vuelos de entrenamiento, efectuados por un organismo de formación que tenga su centro de actividad principal en un Estado miembro y se contemple en el artículo 10 bis del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.

Artículo 4

Entrada en vigor y aplicación

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 9 de julio de 2019.

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

Hecho en Bruselas, el 14 de diciembre de 2018.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

DEFINICIONES

[PARTE DEF]

A efectos del anexo II, se aplicarán las definiciones siguientes:

1. «medios aceptables de cumplimiento (AMC)»: normas no obligatorias adoptadas por la Agencia con el fin de ilustrar los medios que permiten establecer la conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución;
2. «medios alternativos de cumplimiento (AltMoC)»: aquellos que proponen una alternativa a un AMC existente o que proponen nuevos medios para establecer la conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución para los que la Agencia no hubiera adoptado AMC específicos;
3. «piloto al mando (PIC)»: el piloto designado para el mando y a cargo del desarrollo seguro del vuelo;
4. «manual de vuelo de la aeronave (AFM)»: el documento que contiene las limitaciones y la información operativas aplicables y aprobadas respecto al planeador;
5. «sustancias psicoactivas»: el alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedantes e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, a excepción de la cafeína y el tabaco;
6. «fases críticas de vuelo»: el recorrido de despegue, la trayectoria de despegue, la aproximación final, la aproximación frustrada, el aterrizaje, incluido el recorrido de aterrizaje, y cualquier otra fase del vuelo que el piloto al mando determine como crítica para la operación segura del planeador;
7. «lugar de operación»: un lugar, diferente de un aeródromo, seleccionado por el piloto al mando o el operador para realizar el aterrizaje o el despegue;
8. «miembro de la tripulación»: persona designada por un operador para desempeñar funciones a bordo del planeador bajo la autoridad del piloto al mando, cuando no sea el propio piloto al mando;
9. «cartera de vuelo electrónica (EFB)»: un sistema de información electrónico, consistente en equipos y aplicaciones para la tripulación de vuelo, que permite el almacenamiento, actualización, presentación y tratamiento de las funcionalidades de la EFB en apoyo de las operaciones o funciones de vuelo;
10. «mercancías peligrosas»: artículos o sustancias que pueden presentar riesgos para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente que se enumeran en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas o que, si no figuran en dicha lista, están clasificadas con arreglo a dichas instrucciones;
11. «instrucciones técnicas»: la última edición efectiva de las «Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea», incluido el suplemento y cualquier adendo, aprobada y publicada por la OACI en el documento 9284-AN/905;
12. «operación especializada con planeador»: toda operación, tanto comercial como no comercial, con un planeador cuyo objetivo principal no está relacionado con las operaciones deportivas y de recreo habituales, sino con operaciones de paracaidismo, vuelos de medios informativos, vuelos de televisión o de cinematografía, vuelos de exhibición o actividades especializadas similares;
13. «noche»: el período comprendido entre el final del crepúsculo civil vespertino y el inicio del crepúsculo civil matutino; el crepúsculo civil vespertino finaliza cuando el centro del disco solar está seis grados por debajo del horizonte y el crepúsculo civil matutino se inicia cuando el centro del disco solar está seis grados por debajo del horizonte.

ANEXO II

OPERACIONES AÉREAS CON PLANEADORES

[PARTE-SAO]

SUBPARTE GEN

REQUISITOS GENERALES**SAO.GEN.100 Ámbito de aplicación**

De conformidad con el artículo 3, la presente subparte establece los requisitos que deberán cumplir los operadores de planeadores distintos de las organizaciones de diseño o de producción a que se refiere el artículo 3, apartado 1, párrafo segundo.

SAO.GEN.105 Autoridad competente

La autoridad competente será la autoridad designada por el Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal o, cuando el operador no tenga un centro de actividad principal, el lugar donde el operador esté establecido o domiciliado. Esa autoridad estará sujeta a los requisitos del artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de conformidad con su artículo 1, apartado 7.

SAO.GEN.110 Demostración de cumplimiento

- a) Cuando así lo solicite la autoridad competente que esté verificando el cumplimiento continuo por el operador de lo dispuesto en el punto ARO.GEN.300, letra a), apartado 2, del anexo II del Reglamento (UE) n.º 965/2012, el operador demostrará el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los requisitos del presente Reglamento.
- b) Con el fin de demostrar dicho cumplimiento, el operador podrá referirse a los siguientes medios:
 - 1) medios aceptables de cumplimiento (AMC);
 - 2) medios alternativos de cumplimiento (AltMoC).

SAO.GEN.115 Vuelos de iniciación

Los vuelos de iniciación serán:

- a) operados de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) diurnas; y
- b) supervisados en lo que respecta a su seguridad por una persona que haya sido designada por la organización responsable de los vuelos de iniciación.

SAO.GEN.120 Reacción inmediata ante un problema de seguridad

El operador aplicará:

- a) las medidas de seguridad ordenadas por la autoridad competente con arreglo a lo dispuesto en la letra c) del punto ARO.GEN.135 del anexo II del Reglamento (UE) n.º 965/2012; y
- b) las directrices de aeronavegabilidad y demás información obligatoria emitida por la Agencia de conformidad con el artículo 77, apartado 1, letra h), del Reglamento (UE) 2018/1139.

SAO.GEN.125 Designación del piloto al mando

El operador designará a un piloto al mando cualificado para ejercer de piloto al mando según lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.

SAO.GEN.130 Responsabilidades del piloto al mando

El piloto al mando deberá:

- a) responsabilizarse de la seguridad del planeador y de cualquier persona que se encuentre a bordo durante las operaciones con planeadores;
- b) responsabilizarse del inicio, continuación o finalización de un vuelo en interés de la seguridad operacional;
- c) garantizar que se cumplen todos los procedimientos operativos y todas las listas de verificación pertinentes;

- d) iniciar un vuelo únicamente tras cerciorarse de que se cumplen todos los requisitos operativos indicados a continuación:
 - 1) el planeador es aeronavegable;
 - 2) el planeador está debidamente matriculado;
 - 3) los instrumentos y equipos necesarios para la ejecución del vuelo se encuentran instalados a bordo y están operativos;
 - 4) la masa del planeador y la ubicación de su centro de gravedad permiten efectuar el vuelo dentro de los límites definidos por el manual de vuelo de la aeronave (AFM);
 - 5) todo el equipo y el equipaje están debidamente estibados y asegurados y continúa siendo posible una evacuación de emergencia; y
 - 6) durante el vuelo no se excederán en ningún momento las limitaciones operativas del planeador especificadas en el AFM;
- e) asegurarse de que se ha efectuado la inspección prevuelo según se especifica en el AFM;
- f) abstenerse de ejercer ninguna función en un planeador en una de las siguientes situaciones:
 - 1) cuando esté incapacitado para el ejercicio de sus funciones por cualquier causa, como lesión, enfermedad, medicación, fatiga o los efectos de cualquier sustancia psicoactiva, o si se siente indispuerto;
 - 2) si no cumple los requisitos médicos aplicables;
- g) denegar el transporte o desembarcar a toda persona o equipaje que pueda representar un peligro potencial para la seguridad del planeador o de cualquier persona transportada en él;
- h) denegar el transporte en el planeador a toda persona que presente síntomas de estar bajo los efectos de sustancias psicoactivas hasta el punto de que pueda ponerse en peligro la seguridad operacional del planeador o de sus ocupantes;
- i) asegurarse de que durante las fases críticas de vuelo, o siempre que se considere necesario en interés de la seguridad, todas las personas que se encuentran a bordo están sentadas con el cinturón de seguridad abrochado;
- j) durante el vuelo
 - 1) mantener su cinturón de seguridad abrochado; y
 - 2) permanecer en todo momento a los mandos del planeador, salvo si otro piloto asume esa función;
- k) en una situación de emergencia que requiera la adopción inmediata de decisiones y medidas, tomar las medidas que considere necesarias dadas las circunstancias; en tales casos podrá desviarse de las reglas, procedimientos y métodos operativos en la medida en que sea necesario en interés de la seguridad;
- l) cuando su capacidad para ejercer sus funciones se vea reducida significativamente debido a causas como fatiga, enfermedad, falta de oxígeno o cualquier otra causa, no proseguir un vuelo más allá del aeródromo o del lugar de operación con meteorología favorable más cercano;
- m) al terminar el vuelo o la serie de vuelos, registrar en el registro técnico o el diario de a bordo del planeador los datos de utilización y todos los defectos conocidos o sospechados de la aeronave;
- n) informar sin demora a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad del Estado en cuyo territorio haya tenido lugar el suceso y a los servicios de emergencia de ese Estado, por el medio más rápido disponible, de cualquier accidente o incidente grave en que se vea implicado el planeador;
- o) presentar sin demora un informe de cualquier acto de interferencia ilícita a la autoridad competente e informar a la autoridad local designada por el Estado en cuyo territorio haya tenido lugar la interferencia ilícita; y
- p) informar sin demora a la correspondiente dependencia de servicios de tránsito aéreo (ATS) de cualquier situación meteorológica o condición de vuelo peligrosa que pueda afectar a la seguridad de otras aeronaves.

SAO.GEN.135 Responsabilidades de los miembros de la tripulación

- a) Los miembros de la tripulación serán responsables del ejercicio adecuado de sus funciones con respecto a la operación del planeador.
- b) Los miembros de la tripulación no ejercerán sus funciones en un planeador cuando estén incapacitados para ello por cualquier causa, como lesión, enfermedad, medicación, fatiga o los efectos de cualquier sustancia psicoactiva, o si se sienten indispuertos.

- c) Los miembros de la tripulación informarán al piloto al mando de las dos circunstancias siguientes:
- 1) cualquier avería, fallo, deficiencia o defecto que, a su juicio, pueda afectar a la aeronavegabilidad o al funcionamiento seguro del planeador, incluidos los sistemas de emergencia;
 - 2) cualquier incidente.

SAO.GEN.140 Cumplimiento de las leyes, reglamentos y procedimientos

- a) El piloto al mando y cualquier otro miembro de la tripulación cumplirán las leyes, reglamentos y procedimientos de los Estados en que efectúen operaciones.
- b) El piloto al mando deberá estar familiarizado con las leyes, reglamentos y procedimientos que regulen el desempeño de sus funciones, prescritos para las zonas que deba atravesar, los aeródromos o los lugares de operación que deban utilizarse y las instalaciones de navegación aérea relacionadas.

SAO.GEN.145 Dispositivos electrónicos portátiles

El piloto al mando no permitirá a ninguna persona utilizar a bordo de un planeador un dispositivo electrónico portátil (PED), incluida una cartera de vuelo electrónica (EFB), que afecte negativamente al comportamiento de los sistemas y equipos del planeador o a la capacidad de operación.

SAO.GEN.150 Mercancías peligrosas

- a) El piloto al mando no permitirá a ninguna persona transportar mercancías peligrosas a bordo.
- b) Se considerarán autorizadas unas cantidades razonables de artículos y sustancias que de otro modo se clasificarían como mercancías peligrosas y que se usen para facilitar la seguridad del vuelo, siempre que sea aconsejable su transporte a bordo del planeador para garantizar su rápida disponibilidad a efectos operacionales.

SAO.GEN.155 Documentos, manuales e información a bordo

- a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse todos los siguientes documentos, manuales e información, bien como originales o como copias:
 - 1) el AFM o documento(s) equivalente(s);
 - 2) información detallada del plan de vuelo ATS presentado, si procede según la sección 4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión ⁽¹⁾;
 - 3) cartas aeronáuticas actualizadas y adecuadas para la zona del vuelo previsto;
 - 4) cualquier otra documentación que pueda ser pertinente para el vuelo o que exijan los Estados afectados por el vuelo;
 - 5) información sobre procedimientos y señales visuales que utilicen aeronaves interceptoras y aeronaves interceptadas.
- b) Por otra parte, cuando se exija una declaración con arreglo al punto SAO.DEC.100, deberá transportarse a bordo de cada vuelo una copia de la declaración.
- c) Cuando no se transporten a bordo, todos los siguientes documentos, manuales e información estarán disponibles en el aeródromo o lugar de operación, bien como originales o como copias:
 - 1) el certificado de matrícula;
 - 2) el certificado de aeronavegabilidad, incluidos los anexos;
 - 3) el certificado de revisión de la aeronavegabilidad;
 - 4) el certificado de niveles de ruido, si se ha expedido un certificado de niveles de ruido para un planeador motorizado;
 - 5) la licencia de radio de la aeronave, cuando el planeador esté provisto de equipos de comunicación por radio de conformidad con el punto SAO.IDE.130;

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

- 6) el certificado o certificados del seguro de responsabilidad civil frente a terceros;
 - 7) el diario de a bordo o un registro equivalente.
- d) No obstante lo dispuesto en las letras a) y b), los documentos, manuales e información que en ellas se especifican pueden conservarse en el aeródromo o lugar de operación en el caso de los vuelos:
- 1) que tengan previsto permanecer a la vista del aeródromo o lugar de operación; o
 - 2) que permanezcan a una distancia o en una zona determinada por la autoridad competente.
- e) A petición de la autoridad competente, el piloto al mando o el operador pondrán a disposición de la misma la documentación original dentro del plazo especificado por la autoridad, que no deberá ser inferior a veinticuatro horas.

SAO.GEN.160 Diario de a bordo

Para cada vuelo o serie de vuelos, la información relativa al planeador, su tripulación y el viaje deberá guardarse en forma de diario de a bordo o de un documento equivalente.

SUBPARTE OP

PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

SAO.OP.100 Utilización de aeródromos y lugares de operación

El piloto al mando deberá utilizar exclusivamente aeródromos y lugares de operación adecuados para el tipo de planeador y la operación de que se trate.

SAO.OP.105 Procedimientos de atenuación del ruido — Planeadores motorizados

El piloto al mando deberá tener en cuenta los procedimientos operativos para reducir al mínimo el efecto del ruido del planeador motorizado, anteponiendo siempre la seguridad a la atenuación del ruido.

SAO.OP.110 Instrucciones a los pasajeros

El piloto al mando se asegurará de que antes del vuelo y, cuando proceda, durante el mismo, se den instrucciones a los pasajeros sobre los procedimientos normales, anormales y de emergencia.

SAO.OP.115 Transporte de categorías especiales de pasajeros

El piloto al mando se asegurará de que las personas que requieran condiciones, asistencia o dispositivos especiales para su transporte a bordo del planeador sean transportadas en condiciones que garanticen la seguridad del planeador y la de las personas o bienes transportados en él.

SAO.OP.120 Preparación del vuelo

Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando deberá comprobar que:

- a) las instalaciones requeridas para la operación segura del planeador son adecuadas para el tipo de operación en la que se llevará a cabo el vuelo;
- b) las condiciones meteorológicas permitirán que el vuelo se complete de forma segura;
- c) en el caso de un planeador motorizado, y cuando esté previsto utilizar el motor, la cantidad de combustibles u otro tipo de energía es suficiente para completar el vuelo de forma segura.

SAO.OP.125 Repostaje y recarga o sustitución de las baterías con personas a bordo — Planeadores motorizados

Cuando se encuentre un pasajero a bordo de un planeador motorizado:

- a) no se efectuará el repostaje del planeador; y
- b) no se recargarán ni sustituirán las baterías utilizadas para la propulsión.

SAO.OP.130 Fumar a bordo

No se permitirá a ninguna persona fumar a bordo de un planeador durante ninguna fase del vuelo.

SAO.OP.135 Condiciones meteorológicas

El piloto al mando solamente deberá iniciar o continuar un vuelo si, conforme a la última información meteorológica disponible, se sigue contando con la opción de realizar un aterrizaje seguro.

SAO.OP.140 Hielo y otros contaminantes — Procedimientos en tierra

El piloto al mando solo iniciará el despegue si el planeador está limpio de cualquier depósito que pudiera afectar negativamente a su comportamiento o controlabilidad, excepto en las condiciones establecidas en el AFM.

SAO.OP.145 Gestión en vuelo del combustible o de otro tipo de energía — Planeadores motorizados

En el caso de los planeadores motorizados, el piloto al mando comprobará a intervalos regulares durante el vuelo que la cantidad disponible de combustible o de otro tipo de energía utilizable no sea menor que la necesaria para garantizar un aterrizaje seguro.

SAO.OP.150 Utilización de oxígeno suplementario

El piloto al mando deberá garantizar que todas las personas a bordo utilicen oxígeno suplementario cuando determine que, a la altitud de vuelo prevista, la falta de oxígeno podría ocasionar la disminución de sus facultades o resultarles dañina.

SAO.OP.155 Operaciones especializadas con planeadores

- a) Antes de comenzar una operación especializada con un planeador, o una serie de ellas, el piloto al mando deberá llevar a cabo una evaluación de riesgos, analizando la complejidad de la actividad a fin de determinar los peligros y riesgos asociados a la operación prevista, así como de establecer las medidas de atenuación pertinentes.
- b) Las operaciones especializadas con planeadores deberán realizarse de conformidad con una lista de verificación. El piloto al mando deberá elaborar dicha lista de verificación y asegurarse de que sea adecuada a la actividad especializada y al planeador utilizado, atendiendo a la evaluación de riesgos y teniendo en cuenta todos los requisitos establecidos en el presente anexo. La lista de verificación estará fácilmente disponible en cada vuelo para el piloto al mando y cualquier otro miembro de la tripulación, cuando sea pertinente para el ejercicio de sus funciones.
- c) El piloto al mando revisará y actualizará periódicamente la lista de verificación cuando sea necesario a fin de tener debidamente en cuenta la evaluación de riesgos.

SUBPARTE POL

COMPORTAMIENTO Y LIMITACIONES OPERATIVAS**SAO.POL.100 Pesaje**

- a) El pesaje del planeador será realizado por el fabricante del planeador o de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión ⁽¹⁾.
- b) El operador deberá asegurarse de que la masa del planeador haya sido determinada mediante un pesaje real antes de su primera entrada en servicio. Los efectos acumulados de las modificaciones y reparaciones en la masa deberán estar adecuadamente reflejados y documentados. Esa información se pondrá a disposición del piloto al mando. El planeador volverá a pesarse si no se conocen con precisión los efectos de las modificaciones o reparaciones en la masa.

SAO.POL.105 Comportamiento — Generalidades

El piloto al mando solamente operará el planeador si su comportamiento es adecuado a efectos del cumplimiento de los requisitos establecidos en el anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 y de cualesquiera otras restricciones aplicables al vuelo, el espacio aéreo, los aeródromos o los lugares de operación utilizados, y deberá asegurarse de que las cartas o mapas utilizados sean los de la última edición disponible.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

SUBPARTE IDE

INSTRUMENTOS, DATOS Y EQUIPOS**SAO.IDE.100 Instrumentos y equipos — Generalidades**

- a) Los instrumentos y equipos requeridos por la presente subparte deberán ser aprobados de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012 o, si el planeador está matriculado en un tercer país, de acuerdo con los requisitos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula, si se cumple alguna de las siguientes condiciones:
- 1) son utilizados por la tripulación de vuelo para controlar la trayectoria de vuelo;
 - 2) se utilizan para dar cumplimiento a los puntos SAO.IDE.130 o SAO.IDE.135;
 - 3) están instalados en el planeador de forma permanente.
- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), todos los instrumentos o equipos siguientes, cuando sean exigidos por la presente subparte, no necesitarán aprobación:
- 1) luces portátiles independientes;
 - 2) reloj de precisión;
 - 3) equipos de supervivencia y señalización.
- c) Los instrumentos y equipos deberán ser fácilmente utilizables o accesibles desde el puesto donde esté sentado el piloto al mando o cualquier otro miembro de la tripulación que necesite usarlos.

SAO.IDE.105 Instrumentos de vuelo y de navegación

- a) Los planeadores deberán estar equipados con medios de medición y visualización de todo lo siguiente:
- 1) hora, en horas y minutos
 - 2) altitud de presión;
 - 3) velocidad aerodinámica indicada;
 - 4) en el caso de los planeadores motorizados, rumbo magnético.
- b) Además de lo indicado en la letra a), cuando se opere en condiciones en las que el planeador no se pueda mantener en la trayectoria de vuelo deseada sin referirse a uno o más instrumentos adicionales, cuando el vuelo se realice en condiciones de nebulosidad o cuando opere en condiciones nocturnas, los planeadores deberán estar equipados con medios de medición y visualización de todo lo siguiente:
- 1) velocidad vertical;
 - 2) actitud o viraje y resbalamiento;
 - 3) rumbo magnético.

SAO.IDE.110 Luces de operación

Los planeadores operados en condiciones nocturnas deberán estar equipados con todos los elementos siguientes:

- a) un sistema de luces anticollisión;
- b) luces de navegación/posición;
- c) una luz de aterrizaje;
- d) luces alimentadas por el sistema eléctrico del planeador que iluminen adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura del planeador;
- e) una luz portátil independiente para el piloto al mando y el puesto de cualquier otro miembro de la tripulación.

SAO.IDE.115 Oxígeno suplementario

Los planeadores que operen cuando se requiera el suministro de oxígeno de acuerdo con el punto SAO.OP.150 deberán estar equipados con aparatos de almacenamiento y suministro de oxígeno capaces de almacenar y suministrar el oxígeno requerido.

SAO.IDE.120 Equipos de salvamento y señalización – Vuelos sobre agua

El piloto al mando de un planeador que efectúe un vuelo sobre agua determinará, antes de iniciar el vuelo, los riesgos de supervivencia de las personas transportadas en el planeador en caso de amerizaje forzoso. A la luz de esos riesgos, determinará si es necesario o no llevar equipos de salvamento y señalización.

SAO.IDE.125 Equipos de salvamento y señalización – Dificultades de búsqueda y salvamento

Los planeadores que efectúen vuelos sobre zonas en las que sería especialmente difícil realizar operaciones de búsqueda y salvamento deberán ir provistos de los equipos de salvamento y señalización adecuados para la zona sobrevolada.

SAO.IDE.130 Equipos de comunicación por radio

Los planeadores estarán provistos de un equipo de comunicación por radio que permita la comunicación de conformidad con lo prescrito en el apéndice 4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 y, si el vuelo tiene lugar en el espacio aéreo de un tercer país, en la legislación de dicho tercer país.

SAO.IDE.135 Transpondedor

Los planeadores estarán provistos de un transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) con todas las capacidades prescritas de conformidad con la letra b) del punto SERA.6005 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 y, si el vuelo tiene lugar en el espacio aéreo de un tercer país, con la legislación de dicho tercer país.

SUBPARTE DEC

DECLARACIÓN**SAO.DEC.100 Declaración**

- a) En la declaración a que se hace referencia en el artículo 3, apartado 2, el operador deberá confirmar que cumple y seguirá cumpliendo los requisitos esenciales establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 y los requisitos del presente Reglamento.
- b) El operador incluirá en la declaración toda la información siguiente:
 - 1) el nombre del operador;
 - 2) el lugar en que el operador tiene su centro de actividad principal;
 - 3) los datos de contacto del operador;
 - 4) la fecha de inicio de la operación y, en su caso, la fecha de entrada en vigor del cambio de una declaración existente;
 - 5) en relación con todos los planeadores utilizados para la operación comercial, el tipo de planeador, la matrícula, la base principal, el tipo de operación y la organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- c) Al hacer la declaración, el operador notificará a la autoridad competente la lista de AltMoC a efectos de demostrar el cumplimiento, cuando lo solicite la autoridad de conformidad con el punto SAO.GEN.110. Dicha lista deberá contener referencias a los AMC específicos.
- d) Para hacer la declaración, el operador utilizará el modelo que figura en el apéndice del presente anexo.

SAO.DEC.105 Cambios en la declaración y cese de las operaciones comerciales

- a) El operador notificará sin demora a la autoridad competente cualquier cambio de circunstancias que afecte al cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los requisitos del presente Reglamento, tal como se haya declarado a la autoridad competente, así como cualquier cambio respecto a la información mencionada en el punto SAO.DEC.100, letra b), y a la lista de AltMoC mencionada en el punto SAO.DEC.100, letra c), incluidas en la declaración o adjuntadas a ella.
- b) El operador notificará sin demora a la autoridad competente el cese de sus operaciones comerciales con planeadores.

Apéndice

DECLARACIÓN				
de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión				
Operador				
Nombre:				
Lugar en que el operador tiene su centro de actividad principal:				
Datos de contacto:				
Operación con planeadores				
Fecha de inicio de las operaciones comerciales y, en su caso, fecha de entrada en vigor del cambio a una operación comercial existente:				
Información sobre el planeador o los planeadores utilizados, sobre la operación o las operaciones comerciales y sobre la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad: ⁽¹⁾				
Tipo de planeador	Matrícula del planeador	Base principal	Tipo(s) de operación ⁽²⁾	Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ⁽³⁾
Cuando proceda, lista de los AltMoC con referencias a los AMC específicos (adjuntar a la presente declaración):				
Declaraciones				
<input type="checkbox"/> El operador cumple y seguirá cumpliendo los requisitos esenciales establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 y los requisitos del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976. En particular, el operador efectúa sus operaciones comerciales de conformidad con los siguientes requisitos del anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976:				
<input type="checkbox"/> Todas las aeronaves operadas disponen de un certificado de aeronavegabilidad ⁽⁴⁾ expedido de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012.				
<input type="checkbox"/> Todos los pilotos son titulares de una licencia y de habilitaciones expedidas o aceptadas de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, con arreglo a lo dispuesto en el punto SAO.GEN.125 del anexo II.				
<input type="checkbox"/> El operador notificará a la autoridad competente cualquier cambio de circunstancias que afecte al cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el anexo V del Reglamento(UE) 2018/1139 y de los requisitos del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 tal como se haya comunicado a la autoridad competente mediante la presente declaración, así como cualquier cambio en la información y las listas de AltMoC incluidas en la presente declaración y adjuntadas a la misma, tal como establece el punto SAO.DEC.100, letra c), del anexo II.				
<input type="checkbox"/> El operador confirma que toda la información que figura en la presente declaración, incluidos sus anexos, es completa y correcta.				
Fecha, nombre y firma				

⁽¹⁾ Rellénesse el cuadro. Si falta espacio en la lista de información, adjúntese una hoja aparte. El anexo deberá estar fechado y firmado.

⁽²⁾ «Tipo(s) de operación» se refiere al tipo de operación comercial efectuada con el planeador.

⁽³⁾ La información sobre la organización responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberá incluir el nombre de la organización, la dirección y la referencia de la aprobación.

⁽⁴⁾ El certificado de aeronavegabilidad es un certificado normal de aeronavegabilidad, un certificado restringido de aeronavegabilidad o una autorización de vuelo expedida de conformidad con los requisitos del anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012.