



2025/133

29.1.2025

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2025/133 DE LA COMISIÓN

de 28 de enero de 2025

que modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 por lo que respecta a las operaciones no comerciales efectuadas con autogiros en condiciones de reglas de vuelo visual

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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, apartado 1, letra a),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽²⁾ establece requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas de aeronaves establecidas en el Reglamento (UE) 2018/1139.
- (2) En el mercado de la Unión Europea están entrando nuevos tipos de autogiros con una masa máxima de despegue superior a 600 kg. Se espera que estas aeronaves solo participen en operaciones no comerciales efectuadas en condiciones de reglas de vuelo visual (VFR). Si bien estas aeronaves entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139, en la actualidad no están incluidas en el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (3) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 965/2012 para garantizar que existan normas de la Unión Europea idóneas y convenientes para la explotación segura de los autogiros, que garanticen la implementación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 29 del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (4) La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea ha elaborado un proyecto de acto de ejecución y lo ha presentado a la Comisión junto con el Dictamen n.º 04/2024 ⁽³⁾, adoptado de conformidad con el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (5) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

- 1) El artículo 1 se modifica como sigue:
 - a) en el apartado 1, el término «helicópteros» se sustituye por el término «giroaviones»;

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024>.

- b) se inserta el apartado 8 siguiente:
 - «8. El presente Reglamento no se aplicará a las operaciones efectuadas con autogiros siguientes:
 - a) las operaciones comerciales, excepto las especificadas en el artículo 6, apartado 4 bis;
 - b) las operaciones efectuadas con arreglo a las reglas de vuelo por instrumentos.».
- 2) En el artículo 2, se inserta el punto 15 siguiente:
 - «15) “autogiro”: el tipo de giroavión que se mantiene en vuelo por la reacción del aire sobre hasta dos rotores que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales.».
- 3) El artículo 5 se modifica como sigue:
 - a) se inserta el apartado 4 bis siguiente:
 - «4 bis. Los operadores de autogiros que participen en operaciones no comerciales efectuadas en condiciones de reglas de vuelo visual operarán las aeronaves de conformidad con las disposiciones establecidas en el anexo VII.»;
 - b) en el apartado 5, letra b), el término «helicópteros» se sustituye por el término «giroaviones».
- 4) El artículo 6 se modifica como sigue:
 - en el apartado 3, letras a) y b), el término «helicóptero» se sustituye por el término «giroavión».
- 5) El anexo I (Definiciones de los términos utilizados en los anexos II a IX) y el anexo VII (parte NCO) se modifican de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

Entrada en vigor y aplicabilidad

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 18 de febrero de 2026.

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

Hecho en Bruselas, el 28 de enero de 2025.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

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

- 1) El anexo I (Definiciones de los términos utilizados en los anexos II a IX) se modifica como sigue:
 - a) en la definición 30, tras el término «aviones», se insertan los términos «o autogiros»;
 - b) en la definición 69, en la letra a), inciso ii), el término «helicóptero» se sustituye por el término «giroavión»;
 - c) en la definición 82, en la letra b), el término «helicóptero» se sustituye por el término «giroavión».
- 2) El anexo VII (parte NCO) se modifica como sigue:
 - a) el punto NCO.GEN.115 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.GEN.115 Rodaje de aviones o autogiros

El rodaje de un avión o un autogiro en el área de movimiento de un aeródromo solo se realizará si la persona a los mandos:

 - a) es un piloto debidamente cualificado, o
 - b) ha sido designada por el operador y:
 - 1) está capacitada para efectuar el rodaje del avión o del autogiro;
 - 2) está capacitada para el uso de radiotelefonía, si se requieren comunicaciones por radio;
 - 3) ha recibido instrucción respecto a la disposición general de un aeródromo, las rutas, señalización, marcas, balizas luminosas, señales e instrucciones de control del tránsito aéreo (ATC), fraseología y procedimientos; y
 - 4) es capaz de actuar de acuerdo con las normas operativas requeridas para desplazar de manera segura el avión o el autogiro en el aeródromo.»;
 - b) el título del punto NCO.OP.120 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.OP.120 Procedimientos de atenuación del ruido»;
 - c) el título del punto NCO.OP.125 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.OP.125 Suministro de combustible/energía y de aceite»;
 - d) el título del punto NCO.OP.155 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.OP.155 Fumar a bordo»;
 - e) el título del punto NCO.OP.175 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.OP.175 Condiciones de despegue»;
 - f) se inserta el nuevo punto NCO.OP.207 siguiente:

«NCO.OP.207 Condiciones de aproximación y aterrizaje – Autogiros

Antes de iniciar una aproximación para el aterrizaje, el piloto al mando deberá asegurarse de que, conforme a la información disponible, las condiciones meteorológicas en el aeródromo o el lugar de operación, así como el estado de la pista de uso previsto no impiden efectuar de forma segura una aproximación, un aterrizaje o una aproximación frustrada.»;
 - g) en la subparte D, el título de la sección 2 se sustituye por el título siguiente:

«SECCIÓN 2: GIROAVIONES»
 - h) en el punto NCO.IDE.H.100, letra a), punto 4, y letra c), punto 2, el término «helicóptero» se sustituye por el término «giroavión»;
 - i) el punto NCO.IDE.H.105 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.IDE.H.105 Equipos mínimos para el vuelo

Un vuelo no deberá comenzar si falta o se encuentra inoperativo alguno de los instrumentos, equipos o funciones del giroavión requeridos para el vuelo previsto, a menos que:

 - a) el giroavión opere de conformidad con la MEL del operador, si se hubiese establecido, o

- b) el giroavión esté sujeto a una autorización de vuelo expedida de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.»;
- j) el punto NCO.IDE.H.115 se sustituye por el texto siguiente:
- «NCO.IDE.H.115 Luces de operación**
- Los giroaviones que operen en condiciones nocturnas deberán estar equipados con:
- a) un sistema de luces anticollisión;
 - b) luces de navegación/posición;
 - c) una luz de aterrizaje;
 - d) luces alimentadas por el sistema eléctrico del giroavión que iluminen adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura de este;
 - e) luces alimentadas por el sistema eléctrico del giroavión que iluminen todos los compartimentos de pasajeros;
 - f) una luz portátil independiente para cada puesto de miembro de la tripulación, y
 - g) luces para cumplir el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la mar, si el giroavión es anfibia.»;
- k) El punto NCO.IDE.H.120 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el término «helicópteros» se sustituye por el término «giroaviones»;
 - ii) en la letra b), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) Los giroaviones que operen en VMC durante la noche, o cuando la visibilidad sea menor de 1 500 m, o en condiciones en que el giroavión no se pueda mantener en la trayectoria de vuelo deseada sin referirse a uno o más instrumentos adicionales, deberán contar con los siguientes equipos, además de los indicados en la letra a):»;
 - iii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
 - «c) Los giroaviones operados en condiciones de visibilidad inferior a 1 500 m, o que no permitan mantener la trayectoria de vuelo deseada sin referirse a uno o más instrumentos adicionales deberán estar equipados, además de con los dispositivos indicados en las letras a) y b), con un dispositivo para impedir la avería de los sistemas indicadores de la velocidad aerodinámica requeridos en la letra a), punto 4, debido a condensación o formación de hielo.»;
- l) en el punto NCO.IDE.H.135, el término «helicópteros» se sustituye por el término «giroaviones»;
- m) el punto NCO.IDE.H.140 se sustituye por el texto siguiente:
- «NCO.IDE.H.140 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños**
- a) Los giroaviones deberán estar equipados con:
 - 1) un asiento o litera para cada persona de edad igual o superior a 24 meses que se encuentre a bordo, o un puesto para cada miembro de la tripulación o especialista a bordo;
 - 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, y dispositivos de sujeción en cada puesto;
 - 3) para giroaviones cuyo CofA individual se haya expedido por primera vez después del 31 de diciembre de 2012, un cinturón de seguridad con sistema de sujeción del torso superior para cada pasajero mayor de 24 meses;
 - 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad, y
 - 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para el torso superior que incorpore un dispositivo que sujete automáticamente el torso del ocupante en caso de desaceleración rápida en cada asiento de la tripulación de vuelo.
 - b) Los cinturones de seguridad con sistema de sujeción para el torso superior deberán disponer de un punto de desenganche único.»;
- n) en el punto NCO.IDE.H.145, en la letra a), el término «helicópteros» se sustituye por el término «giroaviones»;

- o) el punto NCO.IDE.H.155 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.IDE.H.155 Oxígeno suplementario – giroaviones no presurizados

Los giroaviones no presurizados que efectúen operaciones en las que se requiera el suministro de oxígeno de conformidad con el punto NCO.OP.190 deberán estar equipados con aparatos de almacenamiento y suministro de oxígeno capaces de almacenar y suministrar el oxígeno requerido.»;

- p) en el punto NCO.IDE.H.160, la parte introductoria de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Los giroaviones, salvo los helicópteros ELA2, deberán estar equipados al menos con un extintor portátil:»;

- q) en el punto NCO.IDE.H.165, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando existan en el giroavión áreas designadas del fuselaje susceptibles de perforación por parte de los equipos de rescate en caso de emergencia, dichas áreas deberán estar marcadas como se ilustra en la figura 1.»;

- r) el punto NCO.IDE.170 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.IDE.H.170 Transmisor de localización de emergencia (ELT)

- a) Los giroaviones certificados para una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros superior a seis deberán estar equipados con:

- 1) un ELT automático, y
- 2) un ELT de supervivencia [ELT(S)] en una balsa salvavidas o chaleco salvavidas cuando el giroavión opere a una distancia de tierra correspondiente a más de 3 minutos de vuelo a velocidad normal de crucero.

- b) Los giroaviones certificados para una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros igual o inferior a seis deberán estar equipados con un ELT(S) o una radiobaliza de localización personal (PLB), llevados por un miembro de la tripulación o por un pasajero, o con un ELT automático.

- c) Los ELT de cualquier tipo y las PLB deberán poder transmitir simultáneamente en las frecuencias de 121,5 MHz y 406 MHz.»;

- s) el punto NCO.IDE.H.175 se sustituye por el texto siguiente:

«NCO.IDE.H.175 Vuelo sobre agua

- a) Los giroaviones deberán estar equipados con un chaleco salvavidas para cada persona a bordo o un dispositivo individual de flotación equivalente para cada persona a bordo menor de 2 años, que deberá llevarse puesto o estar almacenado en una posición fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona para cuyo uso esté previsto, cuando:

- 1) al efectuar un vuelo sobre agua a una distancia de tierra superior al alcance en autorrotación, en caso de fallo del motor crítico, el giroavión no sea capaz de mantener un vuelo nivelado, o
- 2) al efectuar un vuelo sobre agua a una distancia de tierra superior a la distancia de planeo, en caso de fallo del motor crítico, el giroavión no sea capaz de mantener un vuelo nivelado, o
- 3) al efectuar un vuelo sobre agua a una distancia de tierra correspondiente a más de 10 minutos de tiempo de vuelo a velocidad normal de crucero, en caso de fallo del motor crítico, el giroavión sea capaz de mantener un vuelo nivelado, o
- 4) al despegar o aterrizar en un aeródromo o lugar de operación, la trayectoria de despegue o aproximación se sitúe sobre el agua.

- b) El chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente deberá estar dotado de un medio de iluminación eléctrico con objeto de facilitar la localización de las personas.

- c) El piloto al mando de un giroavión que efectúe un vuelo sobre agua a una distancia de tierra correspondiente a más de 30 minutos de tiempo de vuelo a velocidad normal de crucero, o a 50 millas náuticas, la que sea menor, deberá calcular los riesgos para la supervivencia de los ocupantes del giroavión en caso de amerizaje forzoso y, sobre esa base, determinar el transporte de:

- 1) equipos para emitir señales de socorro;
- 2) balsas salvavidas en número suficiente para transportar a todas las personas a bordo, almacenadas para facilitar su utilización inmediata en caso de emergencia, y
- 3) equipos salvavidas que proporcionen medios de soporte vital adecuados para el vuelo que se vaya a emprender.

- d) El piloto al mando deberá calcular los riesgos para la supervivencia de los ocupantes del giroavión en caso de amerizaje forzoso a la hora de decidir si todos los ocupantes deberán llevar puestos los chalecos salvavidas previstos en la letra a).»;
- t) en el punto NCO.IDE.H.180, el término «helicópteros» se sustituye por el término «giroaviones»;
- u) el punto NCO.IDE.H.185 se sustituye por el texto siguiente:
«NCO.IDE.H.185 Todos los giroaviones en vuelos sobre agua – Amerizaje forzoso
Los giroaviones que efectúen vuelos sobre agua en un entorno hostil a una distancia de tierra superior a 50 millas náuticas deberán ser de uno de los tipos siguientes:
- a) diseñados para amerizar de acuerdo con las especificaciones de certificación pertinentes;
 - b) certificados para el amerizaje forzoso de acuerdo con las especificaciones de certificación pertinentes;
 - c) dotados de equipos de flotación de emergencia.»;
- v) el punto NCO.IDE.H.190 se sustituye por el texto siguiente:
«NCO.IDE.H.190 Equipos de comunicación por radio
- a) Cuando sea obligatorio en el espacio aéreo en el que vuelen, los giroaviones deberán ir provistos de equipos de radiocomunicaciones capaces de sostener comunicaciones bidireccionales con las estaciones aeronáuticas y en las frecuencias indicadas para cumplir los requisitos aplicables.
 - b) El equipo de radiocomunicaciones, cuando sea obligatorio con arreglo a la letra a), deberá poder funcionar en la frecuencia de emergencia aeronáutica de 121,5 MHz.
 - c) Cuando se requiera más de un equipo de comunicaciones, cada uno deberá ser independiente, de modo que un fallo en uno no provoque el fallo de otro equipo.
 - d) Cuando se requiera un sistema de comunicación por radio, además del sistema de interfono para la tripulación de vuelo exigido en el punto NCO.IDE.H.135, los giroaviones deberán estar equipados con un botón de transmisión en los mandos de vuelo para cada piloto y/o miembro de la tripulación requerido en su puesto.»;
- w) en el punto NCO.IDE.H.200, el término «helicópteros» se sustituye por el término «giroaviones»;
- y) se inserta el nuevo punto NCO.SPEC.172 siguiente:
«NCO.SPEC.172 Criterios operativos y de performance – Giroaviones
Cuando se opere un giroavión a una altura inferior a 150 m (500 pies) por encima de una zona no congestionada, si se trata de operaciones de giroaviones que no sean capaces de mantener un vuelo nivelado en caso de fallo del motor crítico, el piloto al mando deberá:
- a) haber establecido procedimientos operativos para minimizar las consecuencias de un fallo de motor; y
 - b) haber dado instrucciones a todos los miembros de la tripulación y los especialistas a bordo sobre los procedimientos que deben llevarse a cabo en caso de aterrizaje forzoso.».