

**REGLAMENTO (UE) N° 245/2014 DE LA COMISIÓN**

**de 13 de marzo de 2014**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 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**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

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 7, apartados 5 y 6,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n° 1178/2011 de la Comisión <sup>(2)</sup> establece los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil.
- (2) Algunos Estados miembros consideran que determinados requisitos del Reglamento (UE) n° 1178/2011 suponen una carga administrativa o económica indebida y desproporcionada, bien para los propios Estados o para otras partes interesadas, y han solicitado excepciones a determinados requisitos de conformidad con el artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (3) La Agencia Europea de Seguridad Aérea ha analizado las solicitudes de excepción, lo que ha dado lugar a una Recomendación de la Comisión destinada a la adopción de determinadas excepciones.
- (4) Asimismo, los Estados miembros han detectado una serie de errores de tipo editorial en el Reglamento (UE) n° 1178/2011 de la Comisión, que han generado dificultades de aplicación imprevistas.
- (5) Por consiguiente, deben modificarse los requisitos actuales con el fin de incorporar las excepciones que tengan un efecto regulador claro y de corregir los errores editoriales.
- (6) Además, el anexo I (Parte-FCL) del Reglamento (UE) n° 1178/2011 de la Comisión recoge los requisitos de instrucción y examen de los conocimientos teóricos para la habilitación de vuelo por instrumentos (IR). Estos requisitos para la IR se basan en los requisitos JAR-FCL anteriores, y se ha determinado que es necesaria su revisión.

- (7) Por tanto, deben introducirse requisitos adicionales dirigidos a la cualificación para volar en condiciones meteorológicas instrumentales, así como requisitos específicos para las operaciones de vuelo con nubes en planeadores.
- (8) Para garantizar que la formación o la experiencia en vuelo por instrumentos adquiridas antes de la aplicación del presente Reglamento pueda tenerse en cuenta para obtener dichas habilitaciones, conviene establecer las condiciones de reconocimiento de la formación o de la experiencia en vuelo por instrumentos que ya se posea.
- (9) Los Estados miembros deben poder reconocer la experiencia en vuelo por instrumentos de los titulares de habilitaciones de terceros países cuando pueda garantizarse un nivel de seguridad equivalente al que se especifica en el Reglamento (CE) n° 216/2008. También deben establecerse las condiciones de reconocimiento de dicha experiencia.
- (10) Para garantizar una transición progresiva y un nivel de seguridad alto y uniforme en la aviación civil de la Unión Europea, las disposiciones de aplicación deben reflejar el estado actual de la técnica, en particular las mejores prácticas, así como los progresos científicos y técnicos en el ámbito de la formación de pilotos. Por consiguiente, deben tenerse en cuenta los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos acordados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y los requisitos ya desarrollados en el anexo I (Parte-FCL) del Reglamento (UE) n° 1178/2011, así como la legislación nacional vigente relativa a un entorno nacional específico, y deben reflejarse en este conjunto de normas teniendo en cuenta las necesidades particulares de los pilotos de la aviación general en Europa.
- (11) La Agencia ha elaborado un proyecto de normas de aplicación que ha presentado en calidad de dictamen a la Comisión, de conformidad con el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (12) Debe permitirse que aquellos Estados miembros que hayan establecido un sistema nacional para autorizar a los pilotos a volar en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) con atribuciones limitadas restringidas al espacio aéreo nacional del Estado miembro y que puedan presentar pruebas de la seguridad del sistema y de la existencia de una necesidad local puedan seguir expidiendo dichas autorizaciones durante un período limitado y en función del cumplimiento de determinadas condiciones.

<sup>(1)</sup> DO L 143 de 30.4.2004, p. 76.

<sup>(2)</sup> DO L 311 de 25.11.2011, p. 1.

- (13) El Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión <sup>(1)</sup> permite que ciertos vuelos, como los vuelos de gastos compartidos y los vuelos de introducción, puedan realizarse de acuerdo con las normas aplicables a las operaciones no comerciales de aeronaves no complejas. Por consiguiente, resulta necesario garantizar que las atribuciones otorgadas a los pilotos en virtud del Reglamento (UE) n° 1178/2011 son acordes a este enfoque.
- (14) Por consiguiente, deben permitirse vuelos de dichas categorías identificadas en el Reglamento (UE) n° 965/2012 que puedan ser pilotados por titulares de PPL, SPL, BPL o LAPL.
- (15) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, creado en virtud del artículo 65 del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (16) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n° 1178/2011 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El Reglamento (UE) n° 1178/2011 se modifica como sigue:

- 1) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

##### «Artículo 3

#### **Licencias y certificados médicos de los pilotos**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8 del presente Reglamento, los pilotos de las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), y en el artículo 4, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 216/2008, cumplirán los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos que establecen los anexos I y IV del presente Reglamento.

2. A pesar de las atribuciones de los titulares de licencias definidas en el anexo I del presente Reglamento, los titulares de licencias de piloto expedidas según lo previsto en la subparte B o C del anexo I del presente Reglamento podrán realizar los vuelos recogidos en el artículo 6, apartado 4 bis, del Reglamento (UE) n° 965/2012. Ello no irá en perjuicio del cumplimiento de los requisitos adicionales para el transporte de pasajeros o el desarrollo de las operaciones comerciales definidas en las subpartes B o C del anexo I del presente Reglamento.».

- 2) En el artículo 4 se añade el apartado 8 siguiente:

«8. Hasta el 8 de abril de 2019, un Estado miembro podrá expedir una autorización para que un piloto ejerza

atribuciones específicas limitadas para pilotar aviones según reglas de vuelo instrumental antes de que el piloto cumpla todos los requisitos necesarios para la expedición de una habilitación de vuelo por instrumentos de conformidad con el presente Reglamento, siempre que:

- a) el Estado miembro únicamente expida este tipo de autorizaciones cuando así lo justifique una necesidad local a la que no pueda responderse con las habilitaciones previstas en el presente Reglamento;
- b) el alcance de las atribuciones ofrecidas por la autorización se base en una evaluación del riesgo en materia de seguridad realizada por el Estado miembro, teniendo en cuenta el grado de formación necesario para alcanzar el nivel deseado de competencias del piloto;
- c) las atribuciones de la autorización se limiten al espacio aéreo del territorio nacional del Estado miembro, o a parte de él;
- d) las autorizaciones se concedan a solicitantes que hayan finalizado la formación adecuada con instructores cualificados y hayan demostrado disponer de las competencias necesarias ante un examinador cualificado, según lo establecido por el Estado miembro;
- e) el Estado miembro informe a la Comisión, a la Agencia Europea de Seguridad Aérea y al resto de Estados miembros de las particularidades de la autorización, incluidas su justificación y la evaluación del riesgo en materia de seguridad;
- f) el Estado miembro realice un seguimiento de las actividades relacionadas con la autorización con el fin de garantizar un nivel aceptable de seguridad, y tome las medidas necesarias en caso de que se identifique un aumento del riesgo o preocupaciones por motivos de seguridad;
- g) el Estado miembro lleve a cabo una revisión de los aspectos relacionados con la seguridad de la aplicación de la autorización y presente un informe ante la Comisión a más tardar el 8 de abril de 2017.».

- 3) En el artículo 12, el apartado 4 se sustituye por lo siguiente:

«4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán decidir no aplicar las disposiciones del presente Reglamento a los pilotos titulares de una licencia y del certificado médico asociado expedidos por un tercer país que participe en la explotación no comercial de las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CE) n° 216/2008 hasta el 8 de abril de 2015.».

- 4) Los anexos I, II, III y VI se modifican de conformidad con los anexos del presente Reglamento.

<sup>(1)</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).

*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 13 de marzo de 2014.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
José Manuel BARROSO

---

## ANEXO I

El anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n° 1178/2011 se modifica como sigue:

1) El título de FCL.015 se sustituye por el siguiente:

**«FCL.015 Solicitud y emisión, revalidación y renovación de licencias, habilitaciones y certificados»**

2) FCL.020 se sustituye por el texto siguiente:

**«FCL.020 Alumno piloto**

a) Un alumno piloto no volará solo a menos que esté autorizado para ello y supervisado por un instructor de vuelo.

b) Antes de su primer vuelo solo, un alumno piloto deberá tener, al menos:

- 1) en el caso de aviones, helicópteros y dirigibles: 16 años de edad;
- 2) en el caso de planeadores y globos: 14 años de edad.»

3) FCL.025 se modifica como sigue:

a) El título se sustituye por el texto siguiente:

**«FCL.025 Exámenes de conocimientos teóricos para la expedición de licencias y habilitaciones»**

b) los apartados 1 y 2 de la letra a) se sustituyen por el texto siguiente:

- «1) Los solicitantes pasarán el grupo completo de exámenes de conocimientos teóricos para una licencia o habilitación específica bajo la responsabilidad de un Estado miembro.
- 2) Los solicitantes solo acudirán al examen de conocimientos teóricos cuando sean recomendados por una organización de instrucción reconocida (ATO) responsable de su entrenamiento, una vez que hayan completado los elementos apropiados del curso de formación de instrucción de conocimientos teóricos con un nivel satisfactorio.»

c) la letra b) se modifica como sigue:

i) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

- «1) El solicitante obtendrá el aprobado en un examen escrito de conocimientos teóricos logrando al menos un 75 % de las puntuaciones asignadas a dicho examen. No existe puntuación de penalización.»

ii) el apartado 3 y el párrafo segundo de la letra b) se sustituyen por el texto siguiente:

- «3) Si un solicitante no supera uno de los exámenes escritos de conocimientos teóricos en 4 intentos, o no ha superado todos los exámenes escritos en 6 intentos o durante el período mencionado en el párrafo 2, volverá a realizar el conjunto completo de exámenes escritos.

Antes de repetir los exámenes escritos de conocimientos teóricos, el solicitante deberá recibir formación adicional en una ATO. La extensión y el ámbito de la formación necesaria será determinada por la ATO sobre la base de las necesidades del solicitante.»

d) En el apartado 1 de la letra c), el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

- «ii) para la emisión de una licencia de piloto comercial, una habilitación de vuelo por instrumentos (IR) o una habilitación de vuelo por instrumentos en ruta (EIR), durante un periodo de 36 meses;».

4) FCL.035 se modifica como sigue:

a) La letra a) se modifica como sigue:

i) El apartado 1 y la primera frase del apartado 2 se sustituyen por el texto siguiente:

- «1) A menos que se especifique otra cosa en la presente Parte, el tiempo de vuelo que se acredite para una licencia, habilitación o certificado deberá volarse en la misma categoría de aeronave para la que se pretende la licencia, habilitación o el certificado.
- 2) Piloto al mando (PIC) o en instrucción.»

ii) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

- «3) Tiempo de vuelo como copiloto o piloto al mando bajo supervisión (PICUS). A menos que se determine de otra forma en la presente Parte, el titular de una licencia de piloto, cuando actúa como copiloto o PICUS, tiene derecho a que se le reconozca como crédito todo el tiempo de copiloto para el tiempo de vuelo total requerido para una licencia de piloto de grado superior.»

- b) La letra b) se modifica como sigue:
- i) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
    - «1) Al solicitante que hubiera superado el examen de conocimientos teóricos para una licencia de piloto de transporte de línea aérea se le reconocerán como crédito los requisitos de conocimientos teóricos para la licencia de piloto de aeronave ligera, la licencia de piloto privado, la licencia de piloto comercial y, excepto en el caso de los helicópteros, la IR y la EIR en la misma categoría de aeronave.»
  - ii) se añade el apartado 5 siguiente:
    - «5) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra b), apartado 3, el titular de una IR(A) que haya terminado un curso modular basado en competencias de IR(A) o el titular de una EIR únicamente obtendrán reconocimiento de crédito de forma completa para los requisitos de instrucción y examen de los conocimientos teóricos para una IR en otra categoría de aeronave cuando hayan aprobado también la instrucción y examen de los conocimientos teóricos correspondientes a la parte IFR del curso obligatoria de conformidad con FCL.720.A., b), 2),i).»
- 5) FCL.055 se modifica como sigue:
- a) La parte introductoria de la letra d) se sustituye como sigue:
    - «d) Requisitos específicos de los titulares de una habilitación de vuelo por instrumentos (IR) o de una habilitación de vuelo por instrumentos en ruta (EIR). Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores, los titulares de una IR o de una EIR habrán demostrado la capacidad para usar el idioma inglés a un nivel que les permita:».
  - b) La letra e) se sustituye por el texto siguiente:
    - «e) La demostración de la competencia lingüística y el uso del inglés para los titulares de IR o EIR debe realizarse a través de un método de evaluación establecido por la autoridad competente.».
- 6) En FCL.060, el apartado 3 de la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «3) como copiloto de relevo en crucero a menos que:
    - i) haya cumplido con los requisitos de b) 1), o
    - ii) haya llevado a cabo en los 90 días anteriores al menos 3 sectores como piloto de relevo en crucero en el mismo tipo o clase de aeronave, o
    - iii) haya llevado a cabo un curso de actualización de pericia en vuelo y experiencia reciente en un FFS en intervalos que no superen los 90 días. Este curso de actualización puede combinarse con el curso de actualización del operador recomendado en los requisitos pertinentes de la Parte ORO.».
- 7) En FCL.105.A, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Los titulares de una LAPL(A) solo transportarán pasajeros tras haber completado 10 horas de tiempo de vuelo como piloto al mando en aviones o TMG después de la expedición de la licencia.».
- 8) En FCL.105.S, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Los titulares de una LAPL(S) solo transportarán pasajeros tras haber completado 10 horas de vuelo o 30 lanzamientos como piloto al mando en planeadores o motoveleros después de la expedición de la licencia.».
- 9) FCL.105.B se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.105.B LAPL(B) – Atribuciones**
- Las atribuciones del titular de una LAPL para globos son actuar como piloto al mando en globos de aire caliente o dirigibles de aire caliente con una capacidad máxima de la vela de 3 400 m<sup>3</sup> o globos de gas con una capacidad máxima de la vela de 1 260 m<sup>3</sup>, que transporten un máximo de 3 pasajeros, de forma tal que jamás haya a bordo de la aeronave más de 4 personas.»
- 10) En FCL.110.B se sustituye el título por el texto siguiente:
- «FCL.110.B LAPL(B) – Requisitos de experiencia y reconocimiento de crédito».**
- 11) En la letra c) de FCL.235, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) El fallo en cualquiera de los elementos de una sección provocará que el solicitante suspenda la sección completa. Si el solicitante suspende solo una sección, repetirá únicamente dicha sección. Si suspende más de una sección, el suspenso se extenderá a toda la prueba.».

- 12) En la letra b) de FCL.205.A, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) la formación, las pruebas y la verificación de las habilitaciones o certificados relacionados con esta licencia.».
- 13) En la letra b) de FCL.205.H, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) la formación, las pruebas y la verificación de las habilitaciones o certificados relacionados con esta licencia.».
- 14) En la letra b) de FCL.205.As, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) la formación, las pruebas y la verificación de las habilitaciones o certificados relacionados con esta licencia.».
- 15) En FCL.205.S, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) No obstante lo dispuesto en la letra b), apartado 2, el titular de una SPL con atribuciones de instructor o examinador podrá recibir remuneración por:
- 1) la provisión de instrucción de vuelo para la LAPL(S) o la SPL;
  - 2) la realización de pruebas de pericia y verificación de competencia para dichas licencias;
  - 3) la formación, las pruebas y la verificación de las habilitaciones o certificados relacionados con dichas licencias.».
- 16) FCL.205.B se modifica como sigue:
- a) La letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Las atribuciones del titular de una BPL son actuar como piloto al mando en globos.».
- b) El apartado 3 de la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «3) la formación, las pruebas y la verificación de las habilitaciones o certificados relacionados con dichas licencias.».
- 17) En la letra a) de FCL.230.B, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) 1 vuelo de instrucción con un instructor en un globo de la clase apropiada y con el grupo de mayor tamaño para el que disponen de atribuciones;».
- 18) En la letra c) de FCL.510.A, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) a los titulares de una licencia de ingeniero de vuelo expedida de acuerdo con la reglamentación nacional aplicable se les reconocerá como crédito el 50 % del tiempo de ingeniero de vuelo hasta un crédito máximo de 250 horas. Estas 250 horas pueden reconocerse como crédito para el requisito de 1 500 horas de párrafo b), y el requisito de 500 horas del párrafo b), apartado 1, siempre que el crédito total otorgado para cualquiera de estos párrafos no supere las 250 horas.».
- 19) FCL.600 se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.600 IR — Generalidades**
- Excepción hecha de las disposiciones de FCL.825, las operaciones con reglas IFR en un avión, helicóptero, dirigible o aeronave de despegue vertical sólo serán llevadas a cabo por los titulares de una PPL, CPL, MPL y ATPL con una IR apropiada a la categoría de aeronave o cuando se lleven a cabo pruebas de pericia o instrucción en doble mando.».
- 20) FCL.610 se modifica como sigue:
- a) En el apartado 1 de la letra a), el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:
- «i) las atribuciones de volar de noche de acuerdo con FCL.810, si las atribuciones de IR se usan por la noche; o».
- b) La letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) deberán haber completado al menos 50 horas de tiempo de vuelo de travesía como piloto al mando en aviones, TMG, helicópteros o dirigibles de las cuales, al menos 10, o en el caso de dirigibles, 20 horas, deberán ser en la categoría de aeronave pertinente.».

- 21) En FCL.615, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Examen. Los solicitantes deberán demostrar un nivel de conocimientos teóricos apropiados a las atribuciones concedidas en las siguientes materias:
    - Derecho aeronáutico,
    - Conocimiento general de la aeronave: instrumentación,
    - Planificación y monitorización del vuelo,
    - Factores humanos,
    - Meteorología,
    - Radionavegación,
    - Comunicaciones IFR.».
- 22) En la letra a) de FCL.625.H, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) cuando no se combine con la revalidación de una habilitación de tipo, completarán solo la sección 5 y las partes correspondientes al tipo de helicóptero de la sección 1 de la verificación de competencia establecida en el apéndice 9 de la presente Parte. En este caso, puede usarse un FTD 2/3 o FFS que represente el tipo correspondiente de helicóptero, pero al menos una de cada dos verificaciones de competencia para la revalidación de una IR(H) en estas circunstancias se llevará a cabo en un helicóptero.».
- 23) En FCL.710, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Si no se ha volado en la variante en un período de 2 años después del curso de diferencias, será necesario realizar cursos de diferencias adicionales o una verificación de competencia en dicha variante para mantener las atribuciones, excepto para los tipos o variantes de las habilitaciones de clase monomotor de pistón y TMG.».
- 24) En la letra b) de FCL.725, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4) Para aviones de un solo piloto clasificados como aviones de alta performance, el examen será escrito y comprenderá al menos 100 preguntas de opción múltiple distribuidas entre las materias del programa.».
- 25) En FCL.720.A, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) No obstante lo dispuesto en la letra d), un Estado miembro podrá expedir una habilitación de tipo con las atribuciones limitadas para aviones multipiloto que permita al titular de dicha habilitación actuar como copiloto de relevo en crucero por encima de FL 200, siempre que otros dos miembros de la tripulación dispongan de una habilitación de tipo que cumpla lo dispuesto en la letra d).».
- 26) En la letra a) de FCL.740.A, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4) La revalidación de una habilitación de vuelo por instrumentos en ruta (EIR) o una IR(A), si se es titular, puede combinarse con una verificación de competencia para la revalidación de una habilitación de clase o tipo.».
- 27) En FCL.735.As, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) El curso de formación para MCC comprenderá al menos:
    - 1) 12 horas de instrucción teórica y ejercicios, y
    - 2) 5 horas de entrenamiento práctico MCC.Se utilizará un FNPT II, o III cualificado para MCC, un FTD 2/3 o un FFS.».
- 28) El apartado 1 de la letra a) de FCL.810 se modifica como sigue:
- a) El primer párrafo del apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
    - «1) Si las atribuciones de una LAPL, SPL o PPL para aviones, TMG o dirigibles van a ejercerse en condiciones VFR nocturnas, los solicitantes deberán haber completado un curso de formación en una ATO. El curso se compondrá de:».
  - b) El inciso ii) se sustituye por el siguiente:
    - «ii) al menos 5 horas de vuelo de noche, en la categoría de aeronave apropiada incluidas al menos 3 horas de instrucción en doble mando, incluida al menos 1 hora de navegación de travesía con al menos un vuelo de travesía en doble mando de al menos 50 km (27 millas náuticas) y 5 despegues y 5 aterrizajes con parada completa en un solo mando.».



29) Se añaden los FCL.825 y FLC.830 siguientes:

**«FCL.825 Habilitación de vuelo por instrumentos en ruta (EIR)**

- a) Atribuciones y condiciones
- 1) Las atribuciones del titular de una habilitación de vuelo por instrumentos en ruta (EIR) consisten en llevar a cabo vuelos de día bajo IFR en la fase en ruta de un vuelo, con un avión para el que se posee una habilitación de clase o tipo. La atribución se puede ampliar a vuelos nocturnos bajo IFR en la fase en ruta del vuelo si el piloto es titular de una habilitación de vuelo nocturno de conformidad con FCL.810.
  - 2) El titular de la EIR únicamente podrá comenzar o continuar un vuelo en el que pretenda ejercer las atribuciones de su habilitación si la última información meteorológica disponible indica que:
    - i) las condiciones meteorológicas en la salida permiten realizar el tramo del vuelo desde el despegue hasta una transición VFR a IFR planificada de conformidad con reglas VFR, y
    - ii) a la hora prevista de llegada al aeródromo de destino planificado, las condiciones meteorológicas permiten realizar el tramo del vuelo desde una transición IFR a VFR hasta el aterrizaje de conformidad con las reglas VFR.
- b) Requisitos previos. Los solicitantes de la EIR deberán ser titulares de al menos una PPL(A) y haber completado al menos 20 horas de vuelo de travesía como piloto al mando en aviones.
- c) Cursos de formación. Los solicitantes de una EIR deberán haber completado, dentro de un periodo de 36 meses en una ATO:
- 1) al menos 80 horas de instrucción teórica de conformidad con FCL.615, y
  - 2) una instrucción de vuelo con instrumentos durante la cual:
    - i) la instrucción de vuelo para una EIR monomotor incluya al menos 15 horas de vuelo con instrumentos en instrucción, y
    - ii) la instrucción de vuelo para una EIR multimotor incluya al menos 16 horas de vuelo con instrumentos en instrucción, de las cuales al menos 4 sean en aviones multimotor.
- d) Conocimientos teóricos. Antes de realizar la prueba de pericia, el solicitante deberá demostrar un nivel de conocimientos teóricos apropiado a las atribuciones otorgadas, en las materias mencionadas en FCL.615, letra b).
- e) Prueba de pericia. Tras la finalización del entrenamiento, el solicitante deberá superar una prueba de pericia en un avión con una IRE. Para una EIR multimotor, la prueba de pericia se realizará en una aeronave multimotor. Para una EIR monomotor, la prueba se llevará a cabo en una aeronave monomotor.
- f) No obstante lo dispuesto en las letras c) y d), el titular de una EIR monomotor que también posea una habilitación de tipo o clase para aviones multimotor que desee obtener una EIR multimotor por primera vez, deberá completar un curso en una ATO que incluya al menos 2 horas de instrucción de vuelo con instrumentos en la fase en ruta del vuelo en aviones multimotor y aprobar la prueba de pericia indicada en la letra e).
- g) Validez, revalidación y renovación.
- 1) Una EIR tendrá una validez de 1 año.
  - 2) Los solicitantes de la revalidación de una EIR deberán:
    - i) aprobar una verificación de competencia en un avión en el período de 3 meses inmediatamente precedente a la fecha de caducidad de la habilitación, o
    - ii) en los 12 meses precedentes a la fecha de caducidad de la habilitación, completar 6 horas como piloto al mando bajo IFR y un vuelo de instrucción de al menos 1 hora con un instructor que posea atribuciones para proporcionar formación para la IR(A) o la EIR.
  - 3) Para una de cada dos revalidaciones posteriores, el titular de la EIR deberá aprobar una verificación de competencia con arreglo a la letra g), apartado 2), inciso i).
  - 4) Si una EIR ha caducado, para renovar sus atribuciones, los solicitantes deberán:
    - i) completar un curso de actualización impartido por un instructor que posea atribuciones para impartir formación para la IR(A) o la EIR a fin de alcanzar el nivel de competencia necesario, y
    - ii) completar una verificación de competencia.



- 5) Si la EIR no se ha revalidado o renovado en los 7 años siguientes a la última fecha de validez, el titular deberá asimismo superar de nuevo el examen de conocimientos teóricos de la EIR de conformidad con FCL.615, letra b).
- 6) Para una EIR multimotor, la verificación de competencia para la revalidación o renovación, y el vuelo de instrucción exigido en la letra g), apartado 2), inciso ii) deberán completarse en un avión multimotor. Si el piloto también es titular de una EIR monomotor, esta verificación de competencia también permitirá la revalidación o renovación de la EIR monomotor.
- (h) Cuando el solicitante de la EIR haya completado la instrucción de vuelo con instrumentos con un IRI(A) o FI(A) y tenga la atribución de impartir formación para la IR o EIR, esas horas podrán reconocerse como crédito para las horas exigidas en la letra c), apartado 2), incisos i) y ii) anteriores, hasta un máximo de 5 o 6 horas respectivamente. Las 4 horas de instrucción de vuelo con instrumentos en aviones multimotor exigidas en la letra c), apartado 2), inciso ii), no serán objeto de este crédito.
  - 1) Con el fin de determinar la cantidad de horas que se van a reconocer como crédito y establecer las necesidades de formación, el solicitante deberá completar una evaluación previa a la inscripción en la ATO.
  - 2) La finalización de la instrucción de vuelo con instrumentos proporcionada por una IRI(A) o FI(A) se documentará en un registro de entrenamiento específico que firmará el instructor.
- i) A los solicitantes de la EIR que sean titulares de una PPL o CPL de la Parte FCL y de una IR(A) válida emitida de conformidad con los requisitos del anexo 1 del Convenio de Chicago por un tercer país, se les podrán reconocer dichas licencias de forma completa como crédito para los requisitos del curso de formación mencionados en la letra c). Para poder emitir la EIR, el solicitante deberá:
  - 1) completar satisfactoriamente la prueba de pericia para la EIR;
  - 2) sin perjuicio de lo dispuesto en la letra d), demostrar durante la prueba de pericia al examinador que ha adquirido un nivel adecuado de conocimientos teóricos de derecho aeronáutico, meteorología y planificación y performance de vuelo (IR);
  - 3) contar con una experiencia mínima de al menos 25 horas de vuelo bajo IFR como piloto al mando en aviones.»

#### «FCL.830 Habilitación de vuelo con nubes en planeadores

- a) Los titulares de una licencia de piloto con atribuciones para volar en planeadores únicamente podrán operar un planeador o motovelero, excluidos los TMG, con nubes cuando sean titulares de una habilitación de vuelo con nubes en planeadores.
- b) Los solicitantes de una habilitación de vuelo con nubes deben haber completado al menos:
  - 1) 30 horas como piloto al mando en planeadores o motoveleros tras la emisión de la licencia;
  - 2) un curso de formación en una ATO, que incluya:
    - i) instrucción teórica, y
    - ii) al menos 2 horas de instrucción de vuelo en doble mando en planeadores o motoveleros, controlando el planeador únicamente por referencia a los instrumentos, de las cuales podrá realizarse como máximo una hora en TMG, y
  - 3) una prueba de pericia con un FE cualificado para ello.
- c) A los titulares de una EIR o IR(A) se les reconocerá como crédito para los requisitos de la letra b), apartado 2, inciso i). No obstante lo dispuesto en la letra b), apartado 2, inciso ii), deberá completarse al menos una hora de instrucción de vuelo en doble mando en un planeador o motovelero, excluidos los TMG, controlando el planeador únicamente mediante referencia a los instrumentos.
- d) Los titulares de una habilitación de vuelo con nubes podrán ejercer sus atribuciones únicamente cuando hayan completado en los últimos 24 meses al menos 1 hora de vuelo, o bien 5 vuelos como piloto al mando ejerciendo las atribuciones de la habilitación de vuelo con nubes, en planeadores o motoveleros, excluidos los TMG.
- e) Los titulares de una habilitación de vuelo con nubes que no cumplan los requisitos establecidos en la letra d) deberán, antes de retomar el ejercicio de sus atribuciones:

- 1) realizar una verificación de competencia con un FE cualificado para ello, o
  - 2) realizar las horas de vuelo adicionales o los vuelos exigidos en la letra d) con un instructor cualificado.
- f) A los titulares de una IR(A) o EIR válida se les reconocerá de forma completa como crédito para los requisitos de la letra d)».
- 30) En el apartado 2 de la letra b) de FCL.915, el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:
- «i) completado al menos 15 horas de tiempo de vuelo como piloto en la clase o tipo de aeronave en la que se ofrece la instrucción de vuelo, de las cuales un máximo de 7 horas pueden haber sido en un FSTD que represente la clase o tipo de aeronave, si fuera aplicable, o».
- 31) FCL.905.FI se modifica como sigue:
- a) La letra f) se sustituye por el texto siguiente:
    - «f) una habilitación de vuelo de remolcado, acrobático o, en el caso de un FI(S), una habilitación de vuelo con nubes, siempre que se posean tales atribuciones y que el FI haya demostrado la capacidad para instruir en dicha habilitación ante un FI cualificado de acuerdo con la letra i);».
  - b) La frase introductoria de la letra g) se sustituye por el texto siguiente:
    - «g) una EIR o IR en la categoría de aeronave apropiada, siempre que el FI tenga:».
  - c) En el apartado 3 de la letra g), el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:
    - «i) para aviones multimotor, cumplir los requisitos de un CRI para aviones multimotor;».
  - d) En la letra h), el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
    - «2) en el caso de los helicópteros, los requisitos establecidos en FCL.910.TRI, letra c), apartado 1, y los requisitos previos para el curso de formación para TRI(H) establecidos en FCL.915.TRI, letra d), apartado 2);».
- 32) En la letra a) de FCL.910.FI, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3) para las habilitaciones de clase y tipo para aeronaves monomotor de un solo piloto, excepto para aeronaves de un solo piloto complejas de alta performance, las extensiones de clase y grupo en el caso de globos aerostáticos y las extensiones de clase en el caso de planeadores;».
- 33) En FCL.915.FI, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) para un FI(S), deberá haber completado 100 horas de tiempo de vuelo y 200 lanzamientos como piloto al mando en planeadores. Además, cuando el solicitante desee ofrecer instrucción de vuelo en TMG, deberá haber completado al menos 30 horas de tiempo de vuelo como piloto al mando en TMG y una evaluación de competencia adicional en un TMG de acuerdo con FCL.935 con un FI cualificado de acuerdo con FCL.905.FI, letra i);».
- 34) En la letra b) de FCL.930.FI, el apartado 3 se modifica como sigue:
- a) El inciso v) se sustituye por el texto siguiente:
    - «v) en el caso de un FI(B), al menos 3 horas de instrucción de vuelo, incluidos 3 despegues.».
  - b) En el apartado 3, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
    - «4) En el caso de que se aplique un certificado FI a otra categoría de aeronaves, los pilotos que sean o hayan sido titulares de un FI(A), (H) o (As) recibirán un crédito de 55 horas para los requisitos contemplados en la letra b), apartado 2), inciso i) o 18 horas para los requisitos contemplados en la letra b), apartado 2), inciso ii).».
- 35) En FCL.905.TRI, tras la introducción, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) la revalidación y renovación de una EIR o una IR, siempre que el TRI sea titular de una IR válida;».

36) FCL.905.CRI se modifica como sigue:

a) En la letra a) de FCL.905.CRI, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) la emisión, revalidación o renovación de una habilitación de tipo o clase para aviones de un solo piloto, excepto para aeronaves de un solo piloto complejas de alta performance, cuando el solicitante aspire a atribuciones para operaciones de un solo piloto;».

b) Se añade la nueva letra c) siguiente:

«c) Los solicitantes de un CRI para aeronaves multimotor que posean un certificado de CRI para aeronaves monomotor habrán reunido los requisitos previos para CRI establecidos en FCL.915.CRI, letra a) y los requisitos de FCL.930.CRI, letra a), apartado 3, y FCL.935.».

37) En FCL.905.IRI, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Las atribuciones de un IRI son instruir para la expedición, revalidación y renovación de una EIR o IR en la categoría de aeronave apropiada.».

38) En la letra a) de FCL.915.IRI, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) en el caso de solicitantes de un IRI(A) para aviones multimotor, deberán cumplir los requisitos establecidos en los apartados FCL.915.CRI, letra a), FCL.930.CRI y FCL.935.».

39) En la letra d) de FCL.905.SFI, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) formación para MCC, cuando el SFI tenga atribuciones para instruir para helicópteros multipiloto;».

40) En la letra b) de FCL.915.MCCI, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) en el caso de aviones, dirigibles y aeronaves de despegue vertical, 1 500 horas de experiencia de vuelo como piloto en operaciones multipiloto;».

41) FCL.940.MI se sustituye por el texto siguiente:

**«FCL.940.MI Validez del certificado de MI**

El certificado de MI será válido mientras lo sea el certificado de FI, TRI o CRI.».

42) FCL.1015 se modifica como sigue:

a) En la letra b), se añaden los apartados 4 y 5 siguientes:

«4) una reunión informativa sobre la necesidad de revisar y aplicar los elementos recogidos en el apartado 3 a la hora de realizar pruebas de pericia, verificaciones de competencia o evaluaciones de competencia de un solicitante para el que la autoridad competente no sea la misma que expidió el certificado del examinador; y

5) una instrucción sobre cómo conseguir acceso a los procedimientos y requisitos nacionales de otras autoridades competentes, cuando proceda.».

b) La letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Los titulares de un certificado de examinador no realizarán pruebas de pericia, verificaciones de competencia ni evaluaciones de competencia de un solicitante para el que la autoridad competente no sea la misma que expidió el certificado del examinador, a menos que hayan revisado la última información disponible sobre los procedimientos nacionales pertinentes de la autoridad competente para el solicitante.».

43) En la letra b) de FCL.1030, el apartado 3 se modifica como sigue:

a) Se añade un nuevo inciso iv):

«iv) una declaración de que el examinador ha revisado y aplicado los procedimientos y requisitos nacionales de la autoridad competente para el solicitante si la autoridad competente de la licencia del solicitante no es la misma que expidió el certificado del examinador.».

b) Se añade un nuevo inciso v):

«v) una copia del certificado del examinador que contenga el alcance de sus atribuciones en tanto que examinador en el caso de pruebas de pericia, verificaciones de competencia o evaluaciones de competencia de un solicitante para el que la autoridad competente no sea la misma que expidió el certificado del examinador.».

44) FCL.1005.FE se modifica como sigue:

a) En la letra a) se inserta el apartado 5 siguiente:

«5) verificaciones de competencia para la revalidación y renovación de EIR, siempre que el FE haya completado al menos 1 500 horas como piloto en aviones y cumpla los requisitos de FCL.1010.IRE, letra a), apartado 2.»

b) En la letra d), el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) las pruebas de pericia para ampliar las atribuciones de la SPL o LAPL(S) a TMG, siempre que el examinador haya completado 300 horas de tiempo de vuelo como piloto en planeadores o motoveleros, incluidas 50 horas de instrucción de vuelo en TMG;

4) las pruebas de pericia y verificaciones de competencia para la habilitación de vuelo con nubes, siempre y cuando el examinador haya completado al menos 200 horas de tiempo de vuelo como piloto en planeadores o motoveleros, incluidas al menos 5 horas o 25 vuelos de instrucción para la habilitación de vuelo con nubes o al menos 10 horas de instrucción de vuelo para la EIR o IR(A).».

45) En la letra a) de FCL.1005.TRE, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de tipo, EIR e IR.».

46) En la letra b), apartado 5, de FCL.1010.TRE, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) ser titulares de una CPL(H) o ATPL(H).».

47) En la letra b) de FCL.1005.CRE, se añade el apartado 3 siguiente:

«3) la revalidación y renovación de EIR, siempre que el CRE haya completado al menos 1 500 horas como piloto en aviones y cumpla los requisitos establecidos en FCL.1010.IRE, letra a), apartado 2.».

48) FCL.1005.IRE se sustituye por el texto siguiente:

**«FCL.1005.IRE IRE — Atribuciones**

Las atribuciones del titular de un certificado IRE consisten en llevar a cabo pruebas de pericia para la expedición, y verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de los EIR o IR.».

49) El apéndice 1 del anexo I (Parte FCL) se modifica como sigue:

a) El punto 3.2 se sustituye por el texto siguiente:

«3.2. El solicitante deberá superar los exámenes de conocimientos teóricos según lo definido en la presente Parte para las siguientes materias en la categoría de aeronave apropiada:

021 — Conocimiento general de la aeronave: fuselaje y sistemas, sistema eléctrico, motopropulsor, equipos de emergencia,

022 — Conocimiento general de la aeronave: instrumentación,

032/034 — Rendimiento de aviones o helicópteros, según sea aplicable,

070 — Procedimientos operacionales, y

080 — Principios de vuelo.».

b) El punto 4.1 se sustituye por el texto siguiente:

«4.1. Los solicitantes de una IR o una EIR que hayan superado los exámenes teóricos correspondientes para una CPL en la misma categoría de aeronave recibirán reconocimiento de crédito para los requisitos de conocimientos teóricos en las siguientes materias:

— Factores humanos,

— Meteorología.».

50) El apéndice 3 del anexo I (Parte FCL) se modifica como sigue:

a) En la sección E, bajo el epígrafe GENERALIDADES en el punto 12, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) 6 horas de vuelo deberán completarse en un avión multimotor, si se emplea un avión multimotor para la prueba de pericia.».

b) En la sección K, bajo el epígrafe GENERALIDADES en el punto 3, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) haber completado 155 horas de tiempo de vuelo, incluidas 50 como piloto al mando en helicópteros, de las cuales 10 horas serán de travesía. Las horas como PIC de otras categorías de aeronaves pueden contar para las 155 horas de tiempo de vuelo, según lo previsto en el punto 11 de la sección K;».

51) En el apéndice 5 del anexo I (Parte FCL), bajo el epígrafe GENERALIDADES, el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La aprobación para un curso MPL solo se facilitará a una ATO que forme parte de un operador de transporte aéreo comercial homologado de acuerdo con la Parte ORO o que tenga un acuerdo específico con dicho explotador. La licencia estará restringida a dicho explotador concreto hasta la finalización del curso de conversión del explotador de aerolínea.».

52) El apéndice 6 de la Parte FCL queda modificado como sigue:

a) La sección A queda modificada como sigue:

i) El punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. El solicitante de un curso de IR(A) modular será titular de una PPL(A) o CPL(A). El solicitante del Módulo convencional de vuelo por instrumentos, que no sea titular de una CPL(A), deberá ser titular de un certificado de curso del módulo básico de vuelo por instrumentos.

La ATO garantizará que el solicitante de un curso IR(A) multimotor que no sea titular de una habilitación de tipo o clase de avión multimotor haya recibido el entrenamiento multimotor especificado en la subparte H antes de comenzar la instrucción de vuelo para el curso IR(A).».

ii) El punto 10.2 se sustituye por el texto siguiente:

«10.2. Al titular de una IR(H) se le reducirá a 10 horas el tiempo total de entrenamiento requerido en los puntos 7 y 8 anteriores.».

b) Se inserta una nueva sección A bis:

#### «A bis IR(A) – Curso de formación modular de vuelo basado en competencias

##### GENERALIDADES

1. EL objetivo del curso de formación modular basado en competencias es entrenar a los titulares de una PPL o CPL para la habilitación de vuelo por instrumentos, teniendo en cuenta la instrucción y experiencia anteriores de vuelo con instrumentos. Está pensado para proporcionar el nivel de competencia necesario para operar aviones bajo IFR y en IMC. El curso consiste en una combinación de instrucción de vuelo con instrumentos ofrecida por un IRI(A) o un FI(A) con la atribución de impartir formación para la IR y la instrucción de vuelo en una ATO.
2. El solicitante de dicha IR(A) modular basada en competencias será titular de una PPL(A) o CPL(A).
3. El curso de instrucción teórica deberá completarse antes de 18 meses. El de procedimientos de vuelo instrumental y la prueba de pericia deberán completarse dentro del período de validez del aprobado en los exámenes de conocimientos teóricos.
4. El curso se compondrá de:
  - a) instrucción de conocimientos teóricos hasta el nivel de conocimientos de una IR(A);
  - b) instrucción de vuelo con instrumentos.

##### CONOCIMIENTOS TEÓRICOS

5. Un curso modular IR(A) homologado basado en competencias se compondrá de al menos 80 horas de instrucción de conocimientos teóricos. El curso de conocimientos teóricos podrá incluir formación computarizada y elementos de formación a distancia (e-learning). Deberá proporcionarse una cantidad mínima de formación en aula tal y como exige ORA.ATO.305.

## INSTRUCCIÓN DE VUELO

6. El método para obtener una IR(A) después de este curso modular estará basado en competencias. No obstante, el solicitante deberá completar los requisitos mínimos siguientes. Es posible que se exija una formación adicional para conseguir las competencias necesarias.
- a) Un curso IR(A) monomotor modular basado en competencias incluirá al menos 40 horas de tiempo de instrumentos bajo instrucción, de las cuales hasta 10 horas pueden ser tiempo de instrumentos en tierra en un FNPT I, o hasta 25 horas en un FFS o FNPT II. Un máximo de 5 horas de tiempo de instrumentos en tierra en FNPT II o FFS pueden llevarse a cabo en un FNPT I.
- i) Cuando el solicitante:
- A) haya completado la instrucción de vuelo con instrumentos ofrecida por un IRI(A) o un FI(A) con la atribución de impartir formación para la IR, o
- B) tenga tiempo de vuelo anterior bajo IFR como piloto al mando en aviones, con arreglo a una habilitación que ofrezca las atribuciones de vuelo bajo IFR y en IMC,
- dichas horas podrán reconocerse como crédito para las 40 horas indicadas anteriormente hasta un máximo de 30 horas.
- ii) Cuando el solicitante tenga tiempo de vuelo con instrumentos bajo instrucción que no sea la contemplada en la letra a), inciso i), esas horas podrán reconocerse como crédito para las 40 horas necesarias hasta un máximo de 15 horas.
- iii) En cualquiera de los casos, la formación de vuelo deberá incluir al menos 10 horas de vuelo con instrumentos bajo instrucción en un avión en una ATO.
- iv) La cantidad total de la instrucción con instrumentos en doble mando no podrá ser inferior a 25 horas.
- b) Un curso IR(A) multimotor modular basado en competencias incluirá al menos 45 horas de tiempo de instrumentos bajo instrucción, de las cuales hasta 10 horas pueden ser tiempo de instrumentos en tierra en un FNPT I, o hasta 30 horas en un FFS o FNPT II. Un máximo de 5 horas de tiempo de instrumentos en tierra en FNPT II o FFS pueden llevarse a cabo en un FNPT I.
- i) Cuando el solicitante:
- A) haya completado la instrucción de vuelo con instrumentos ofrecida por un IRI(A) o un FI(A) con la atribución de impartir formación para la IR, o
- B) tenga tiempo de vuelo anterior bajo IFR como piloto al mando en aviones, con arreglo a una habilitación que ofrezca las atribuciones de vuelo bajo IFR y en IMC,
- dichas horas podrán reconocerse como crédito para las 45 horas indicadas anteriormente hasta un máximo de 35 horas.
- ii) Cuando el solicitante tenga tiempo de vuelo con instrumentos bajo instrucción que no sea la contemplada en la letra b), inciso i), esas horas podrán reconocerse como crédito para las 45 horas necesarias hasta un máximo de 15 horas.
- iii) En cualquiera de los casos, la formación de vuelo deberá incluir al menos 10 horas de vuelo con instrumentos bajo instrucción en un avión multimotor en una ATO.
- iv) La cantidad total de la instrucción en doble mando no podrá ser inferior a 25 horas, de las cuales al menos 15 horas deberán completarse en un avión multimotor.
- c) Con el fin de determinar la cantidad de horas que se van a reconocer como crédito y establecer las necesidades de formación, el solicitante deberá completar una evaluación previa a la inscripción en la ATO.
- d) La finalización de la instrucción de vuelo con instrumentos proporcionada por un IRI(A) o FI(A) de conformidad con las letras a), inciso i), o b), inciso i), se documentará en un registro de entrenamiento específico que firmará el instructor.

7. La instrucción de vuelo para la IR(A) modular basada en competencias incluirá:
- a) procedimientos y maniobras para el vuelo instrumental básico que cubra al menos:
    - i) vuelo instrumental básico sin indicaciones visuales externas;
    - ii) vuelo en horizontal;
    - iii) ascenso;
    - iv) descenso;
    - v) virajes en vuelo nivelado, ascenso y descenso;
    - vi) circuito instrumental;
    - vii) viraje cerrado;
    - viii) radionavegación;
    - ix) recuperación desde actitudes inusuales;
    - x) panel limitado; y
    - xi) reconocimiento y recuperación de pérdidas incipientes y completas;
  - b) procedimientos previos al vuelo para vuelos IFR, incluido el uso del manual de vuelo y los documentos correspondientes del servicio de tránsito aéreo en la preparación de un plan de vuelo IFR;
  - c) procedimiento y maniobras para operación IFR en condiciones normales, anómalas y de emergencia que cubran, al menos:
    - i) transición de vuelo visual a instrumental en el despegue;
    - ii) salidas y llegadas estándar con instrumentos;
    - iii) procedimientos IFR en ruta;
    - iv) procedimientos de espera;
    - v) aproximación por instrumentos a mínimos específicos;
    - vi) procedimientos de aproximación frustrada; y
    - vii) aterrizajes a partir de aproximación por instrumentos, incluido circuito;
  - d) maniobras en vuelo y características particulares de vuelo;
  - e) si fuera necesario, operación de un avión multimotor en los ejercicios anteriores, incluida:
    - i) la operación del avión solamente mediante referencia a los instrumentos con un motor no operativo simulado;
    - ii) parada y reencendido del motor (este último ejercicio deberá realizarse a una altitud segura, a menos que se lleve a cabo en un FFS o FNPT II).
8. A los solicitantes de la IR(A) modular basada en competencias que sean titulares de una PPL o CPL de Parte FCL y una IR(A) válida emitida de conformidad con los requisitos del anexo 1 del Convenio de Chicago por un tercer país, se les podrán reconocer dichas licencias de forma completa como crédito para el curso de formación mencionado en el punto 4. Para poder emitir la IR(A), el solicitante deberá:
- a) completar satisfactoriamente la prueba de pericia para la IR(A) de conformidad con el apéndice 7;
  - b) demostrar durante la prueba de pericia al examinador que ha adquirido un nivel adecuado de conocimientos teóricos de Derecho aeronáutico, meteorología y planificación y performance de vuelo (IR); y
  - c) contar con una experiencia mínima de al menos 50 horas de vuelo bajo IFR como piloto al mando en aviones.

#### EVALUACIÓN PREVIA A LA INSCRIPCIÓN

9. El contenido y la duración de la evaluación previa a la inscripción los determinará la ATO en función de la experiencia previa con instrumentos del solicitante.



## MULTIMOTOR

10. El titular de una IR(A) monomotor que además sea titular de una habilitación de tipo o clase multimotor que desee obtener una IR(A) multimotor por primera vez, deberá completar un curso en una ATO que incluya al menos 5 horas de instrucción en vuelo con instrumentos en aviones multimotor, de las cuales 3 horas pueden ser en un FFS o FNPT II y deberá superar una prueba de pericia.».
- c) La sección B queda modificada como sigue:
- i) El punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. El solicitante de un curso modular IR(H) deberá ser titular de una PPL(H), una CPL(H) o una ATPL(H). Antes de comenzar la fase de instrucción en la aeronave del curso IR(H), el solicitante deberá ser titular de la habilitación de tipo del helicóptero usado para la prueba de pericia de IR(H), o haber finalizado el entrenamiento de la habilitación homologada de dicho tipo. El solicitante deberá ser titular de un certificado de MCC si la prueba de pericia se va a realizar en condiciones multipiloto.».
- ii) El punto 9.2 se sustituye por el texto siguiente:
- «9.2. A los titulares de una IR(A) se les reducirá a 10 horas el tiempo de entrenamiento requerido.».
- iii) Se inserta el punto 9.3 siguiente:
- «9.3. Al titular de una PPL(H) con una habilitación de vuelo nocturno para helicópteros o de una CPL(H) se le podrá reducir en 5 horas el tiempo total de vuelo por instrumentos en instrucción requerido.».
- 53) El apéndice 9 del anexo I (Parte FCL) se modifica como sigue:
- a) En la sección B, punto 5, letra f), el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:
- «i) la cualificación del FFS o FNPT II según lo establecido en los requisitos pertinentes de la Parte ARA y de la Parte ORA;».
- b) La sección C queda modificada como sigue:
- i) La frase introductoria del apartado 4 se sustituirá por el texto siguiente:
- «4. Se aplicarán los siguientes límites, corregidos para dar margen en condiciones de turbulencia y las características de servicio y performance del helicóptero utilizado.».
- ii) En el punto 10, la letra i) se sustituye por el texto siguiente:
- «i) la cualificación del FSTD según lo establecido en los requisitos pertinentes de la Parte ARA y de la Parte ORA;».
- iii) En la sección D, el punto 8, letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) la cualificación de los dispositivos para equipos de instrucción de simulación de vuelo según se establece en los requisitos pertinentes de la Parte ARA y de la Parte ORA;».
- iv) En el punto 8 de la sección E, la frase introductoria y la letra a) se sustituyen por el texto siguiente:
- «8. Se utilizarán dispositivos para entrenamiento simulado de vuelo para el entrenamiento práctico y pruebas si forman parte de un curso de habilitación de tipo. Se aplicarán las siguientes consideraciones al curso:
- a) la cualificación de dispositivos para entrenamiento simulado de vuelo según lo establecido en los requisitos pertinentes de la Parte ARA y de la Parte ORA;».
-

## ANEXO II

El anexo II del Reglamento (UE) n° 1178/2011 se modifica como sigue:

1) El punto 1 de la sección A. «Aviones» se modifica como sigue:

a) La letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) demostrar conocimientos de las partes adecuadas de los requisitos operacionales y de la Parte FCL;».

b) La letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) cumplir los requisitos establecidos en la siguiente tabla:

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de Parte FCL y condiciones (si fuera aplicable)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 como piloto al mando en aviones multipiloto	Ninguno	ATPL(A)	No aplicable	a)
ATPL(A)	> 1 500 en aviones multipiloto	Ninguno	Como en (c)(4)	Como en (c)(5)	b)
ATPL(A)	> 500 en aviones multipiloto	Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.515	ATPL(A), con habilitación de tipo restringida a copiloto	Demostrar capacidad para actuar como piloto al mando según los requisitos del apéndice 9 de la Parte FCL	c)
CPL/IR(A) y superada una prueba teórica de ATPL de la OACI en el Estado miembro que emite la licencia		i) Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310 y FCL.615(b) ii) Cumplir los requisitos restantes de FCL.720.A (c)	CPL/IR(A) con crédito de teoría de la ATPL	No aplicable	d)
CPL/IR(A)	> 500 en aviones multipiloto, o en operaciones multipiloto en aviones de un solo piloto categoría de tercer nivel CS-23 o equivalente de acuerdo con los requisitos pertinentes de la Parte CAT y de la Parte ORO para transporte aéreo comercial	i) Superar un examen de conocimientos de la ATPL(A) en el Estado miembro que expide la licencia (*) ii) Cumplir los requisitos restantes de FCL.720.A (c)	CPL/IR(A) con crédito de teoría de la ATPL	No aplicable	e)
CPL/IR(A)	< 500 como piloto al mando en aviones de un solo piloto	Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo para el nivel CPL/IR	Como (4)(f)	Obtener la habilitación de tipo multipiloto de acuerdo con la Parte FCL	g)

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de Parte FCL y condiciones (si fuera aplicable)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)	> 500 como piloto al mando en aviones de un solo piloto	Habilitación de vuelo nocturno, si fuera aplicable	CPL(A) con habilitaciones de tipo/clase restringidas a aviones de un solo piloto		h)
CPL(A)	< 500 como piloto al mando en aviones de un solo piloto	i) Habilitación de vuelo nocturno, si fuera aplicable; ii) Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310	Como (4)(h)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 de acuerdo con IFR		PPL/IR(A) (la IR restringida para PPL)	Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.615(b)	j)
PPL(A)	≥ 70 en aviones	Demostrar el uso de las radioayudas a la navegación	PPL(A)		k)

(\*) Los titulares de una CPL que ya sean titulares de una habilitación de tipo para avión multipiloto no necesitan superar un examen para los conocimientos teóricos de ATPL(A) mientras continúen operando ese mismo tipo de avión, pero no recibirán crédito teórico de la ATPL(A) para una licencia de la Parte FCL. Si requieren otra habilitación de tipo para un avión multipiloto diferente, deberán cumplir los requisitos establecidos en la columna (3), fila (e)(i) de la tabla anterior.

2) El punto 1 de la sección B. «Helicópteros» se modifica como sigue:

a) La letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) demostrar conocimientos de las partes adecuadas de los requisitos operacionales y de la Parte FCL»;

b) La letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) cumplir los requisitos establecidos en la siguiente tabla:

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de Parte FCL y condiciones (si fuera aplicable)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H), IR(H) válida	> 1 000 como piloto al mando en helicópteros multipiloto	Ninguno	ATPL(H) e IR	No aplicable	a)
ATPL(H) sin atribuciones IR(H)	> 1 000 como piloto al mando en helicópteros multipiloto	Ninguno	ATPL(H)		b)

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de Parte FCL y condiciones (si fuera aplicable)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H), IR(H) válida	> 1 000 en helicópteros multipiloto	Ninguno	ATPL(H) e IR con habilitación de tipo restringida a copiloto	Demostrar capacidad para actuar como piloto al mando según los requisitos del apéndice 9 de la Parte FCL	c)
ATPL(H) sin atribuciones IR(H)	> 1 000 en helicópteros multipiloto	Ninguno	Habilitación de tipo ATPL(H) restringida a copiloto	Demostrar capacidad para actuar como piloto al mando según los requisitos del apéndice 9 de la Parte FCL	d)
ATPL(H), IR(H) válida	> 500 en helicópteros multipiloto	Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.515 y FCL.615(b)	Como (4)(c)	Como (5)(c)	e)
ATPL(H) sin atribuciones IR(H)	> 500 en helicópteros multipiloto	Como (3)(e)	Como (4)(d)	Como (5)(d)	f)
CPL/IR(H) y superada una prueba teórica de ATPL(H) de la OACI en el Estado miembro que emite la licencia		<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310 y FCL.615(b)</li> <li>ii) Cumplir los requisitos restantes de FCL.720.H(b)</li> </ul>	CPL/IR(H) con crédito teórico de ATPL(H), siempre que se haya evaluado la prueba teórica de ATPL(H) de la OACI como de nivel ATPL Parte FCL	No aplicable	g)
CPL/IR(H)	> 500 horas en helicópteros multipiloto	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Superar un examen de conocimientos teóricos para ATPL(H) de la Parte FCL en el Estado miembro que expide la licencia (*)</li> <li>ii) Cumplir los requisitos restantes de FCL.720.H(b)</li> </ul>	CPL/IR(H) con crédito teórico de ATPL(H) de la Parte FCL	No aplicable	h)

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de Parte FCL y condiciones (si fuera aplicable)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto	Ninguno	CPL/IR(H) con habilitación de tipo restringida a helicóptero de un solo piloto	Obtener la habilitación de tipo multipiloto de acuerdo con la Parte FCL	i)
CPL/IR(H)	< 500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto	Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310 y FCL.615(b)	Como (4)(i)		j)
CPL(H)	> 500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto	Habilitación de vuelo nocturno	CPL(H), con habilitación de tipo restringida a helicópteros de un solo piloto		k)
CPL(H)	< 500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto	Habilitación de vuelo nocturno. Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310	Como (4) (k)		l)
CPL(H) sin habilitación de vuelo nocturno	> 500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto		Como (4)(k) y restringido a operaciones VFR diurnas	Obtener una habilitación de tipo multipiloto de acuerdo con la Parte FCL y una habilitación de vuelo nocturno	m)
CPL(H) sin habilitación de vuelo nocturno	< 500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto	Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310	Como (4)(k) y restringido a operaciones VFR diurnas		n)
PPL/IR(H)	≥ 75 de acuerdo con IFR		PPL/IR(H) (la IR restringida para PPL)	Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.615(b)	o)
PPL(H)	≥ 75 en helicópteros	Demostrar el uso de las radioayudas a la navegación	PPL(H)		p)

(\*) Los titulares de una CPL que ya sean titulares de una habilitación de tipo para helicóptero multipiloto no deberán superar un examen para los conocimientos teóricos de ATPL(H) mientras continúen operando ese mismo tipo de helicóptero, pero no recibirán crédito teórico de la ATPL(H) para una licencia de la Parte FCL. Si requieren otra habilitación de tipo para un helicóptero multipiloto diferente, deberán cumplir los requisitos establecidos en la columna (3), fila h), inciso i) de la tabla.»

## ANEXO III

El anexo III del Reglamento (UE) n° 1178/2011 se modifica como sigue:

1) La sección A. «Validación de licencias» se modifica como sigue:

a) El punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las licencias de piloto expedidas de acuerdo con los requisitos del anexo I de la OACI por un tercer país podrán ser validadas por la autoridad competente de un Estado miembro.

Los pilotos deberán dirigirse a la autoridad competente del Estado miembro en el que residen o están establecidos. Si no residen en el territorio de un Estado miembro, los pilotos se dirigirán a la autoridad competente del Estado miembro donde tenga su oficina principal el operador aéreo para el que vuelan o tienen intención de volar o donde se haya registrado la aeronave con la que vuelan o tienen intención de volar.».

b) El punto 3 queda modificado como sigue:

i) Las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) demostrar que ha adquirido los conocimientos de las partes adecuadas de los requisitos operacionales y de la Parte FCL;

c) demostrar que ha adquirido competencia lingüística de acuerdo con FCL.055;».

ii) La letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) en el caso de aviones, cumplir los requisitos de experiencia establecidos en la siguiente tabla:

Licencia de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Facultades	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 horas como piloto al mando en aviones multipiloto	Transporte aéreo comercial en aviones multipiloto como piloto al mando	a)
ATPL(A) o CPL(A)/IR (*)	> 1 500 horas como piloto al mando o copiloto en aviones multipiloto de acuerdo con los requisitos operacionales	Transporte aéreo comercial en aviones multipiloto como copiloto	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 horas como piloto al mando en transporte aéreo comercial desde la obtención de una IR	Transporte aéreo comercial en aviones de un solo piloto como piloto al mando	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 horas como piloto al mando o como copiloto en aviones de un solo piloto de acuerdo con los requisitos operacionales	Transporte aéreo comercial en aviones de un solo piloto como copiloto de acuerdo con los requisitos operacionales	d)
ATPL(A), CPLA(A)/IR, CPL(A)	> 700 horas en aviones distintos a TMG, incluidas 200 horas en la función de actividad para la que se busca la aceptación, y 50 horas en dicha función en los últimos 12 meses	Ejercer las atribuciones en aviones en operaciones diferentes a las de transporte aéreo comercial	e)
CPL(A)	> 1 500 horas como piloto al mando en transporte aéreo comercial, incluidas 500 horas en operaciones con hidroaviones	Transporte aéreo comercial en aviones de un solo piloto como piloto al mando	f)

(\*) Los titulares de CPL(A)/IR en aviones multipiloto deberán haber demostrado nivel de conocimientos ATPL(A) de OACI antes de la aceptación.»

c) el punto 4 queda modificado como sigue:

i) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) demostrar que ha adquirido competencia lingüística de acuerdo con FCL.055;».

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

«e) tener una experiencia mínima de 100 horas de tiempo de vuelo instrumental como PIC en la categoría de aeronave apropiada.»

d) en el punto 6, el texto de la letra b) se sustituye por el siguiente:

«b) estar empleado, directa o indirectamente, por un fabricante aeronáutico.»

2) En la sección B. «CONVERSIÓN DE LICENCIAS» el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las licencias PPL/BPL/SPL, CPL o ATPL expedidas en virtud de los requisitos del anexo I de la OACI por un tercer país podrán ser convertidas por la autoridad competente de un Estado miembro en PPL/BPL/SPL de la Parte FCL con una habilitación de clase o tipo de piloto único.»

---



## ANEXO IV

El anexo VI del Reglamento (UE) n° 1178/2011 queda modificado como sigue:

1) En la sección II de la subparte FCL, la letra b) de ARA.FCL.205 se sustituye por el texto siguiente:

«b) La autoridad competente mantendrá una lista de los examinadores que haya certificado. La lista detallará las atribuciones de los examinadores y será publicada, mantenida y actualizada por la autoridad competente.».

2) En la sección II de la subparte FCL, ARA.FCL.210 se sustituye por el texto siguiente:

**«ARA.FCL.210 Información para examinadores**

a) La autoridad competente notificará a la Agencia los procedimientos administrativos nacionales, los requisitos de protección de datos personales, las responsabilidades, los seguros de accidente y las tasas aplicables en su territorio, lo que utilizarán los examinadores a la hora de realizar pruebas de pericia, verificaciones de competencia o evaluaciones de competencia de un solicitante para el que la autoridad competente no sea la misma que expidió el certificado del examinador.

b) Con el fin de facilitar la difusión y el acceso a la información proporcionada por las autoridades competentes según lo previsto en a), la Agencia publicará dicha información en un formato determinado por la misma.

c) La autoridad competente podrá comunicar a los examinadores que haya certificado y a los examinadores certificados por otras autoridades competentes que ejercen sus atribuciones en su territorio los criterios de seguridad que deberán respetar cuando se lleven a cabo las pruebas de pericia y verificaciones de competencia en una aeronave.».

3) LA SUBPARTE MED queda modificada como sigue:

a) En la sección 1, ARA.MED.130 se sustituye por el texto siguiente:

**«ARA.MED.130 Formato del certificado médico**

El certificado médico se ajustará a las siguientes especificaciones:

a) Contenido

- 1) Estado en el que se haya solicitado o expedido la licencia de piloto (I)
- 2) Clase de certificado médico (II)
- 3) Número de certificado que comienza por el código de país en las Naciones Unidas del Estado en el que se ha solicitado o expedido la licencia de piloto, seguido por un código de números o letras en numerales arábigos y caracteres latinos (III)
- 4) Nombre del titular (IV)
- 5) Nacionalidad del titular (VI)
- 6) Fecha de nacimiento del titular: (dd/mm/aaaa) (XIV)
- 7) Firma del titular (VII)
- 8) Limitaciones (XIII)
- 9) Fecha de caducidad del certificado médico (IX) para:
  - i) Clase 1 - Operaciones comerciales de transporte de pasajeros de un solo piloto,
  - ii) Clase 1 - Otras operaciones comerciales,
  - iii) Clase 2,
  - iv) LAPL.
- 10) Fecha del reconocimiento médico
- 11) Fecha del último electrocardiograma
- 12) Fecha del último audiograma
- 13) Fecha de expedición y firma del AME o del asesor médico que expidió el certificado. El GMP puede añadirse a este campo si está facultado para expedir certificados médicos en virtud de las leyes nacionales del Estado miembro en el que se expide la licencia.
- 14) Sello o rúbrica (XI)

- b) Material: Excepto en el caso de una LAPL expedida por un GMP, el papel u otro material utilizado impedirá o mostrará claramente cualquier tipo de alteraciones o borrados. Cualquier entrada o eliminación en el formulario estará claramente autorizada por la autoridad expedidora de licencias.
  - c) Lengua: Los certificados estarán redactados en el(los) idioma(s) nacional(es) y en inglés, así como en otros idiomas que la autoridad expedidora de licencias considere adecuados.
  - d) Todas las fechas del certificado médico estarán escritas en formato dd/mm/aaaa.».
- b) En la sección II, «ARA.MED.200 Médicos examinadores aéreos (AME)», la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Si considera que el AME cumple los requisitos aplicables, la autoridad competente expedirá, revalidará, renovará o modificará el certificado AME por un período no superior a tres años, utilizando el formulario establecido en el apéndice VII de la presente Parte.».
- 4) En el *apéndice II* «Formato estándar de la EASA para certificaciones de tripulación de cabina de pasajeros», la parte «Instrucciones» queda modificada como sigue:
- a) Las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
    - «a) El certificado de tripulación de cabina de pasajeros incluirá todos los elementos especificados en el Formulario EASA 142 de acuerdo con los elementos 1 a 12 citados y descritos a continuación.
    - b) El tamaño será de 105 mm x 74 mm (una octava parte de A4) u 85 mm x 54 mm, y el material utilizado impedirá todo tipo de alteración o borrado, o los mostrará claramente.».
  - b) El elemento 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Elemento 8: Información detallada sobre la autoridad competente del Estado miembro que haya expedido la certificación, con el nombre completo de la autoridad competente, su dirección postal, sello oficial, timbre o logotipo, según proceda.».
  - c) La primera frase del elemento 9 se sustituye por la siguiente:

«Si la autoridad competente es un organismo expedidor, se insertará el término « autoridad competente» y el sello oficial, el timbre o el logotipo.».
- 5) El *apéndice V*, «CERTIFICADO PARA CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA (AeMC)», se sustituye por el siguiente texto:

«Apéndice V DEL ANEXO VI PARTE-ARA

**CERTIFICADO PARA CENTROS DE MEDICINA AERONÁUTICA (AeMC)**

**Unión Europea <sup>(1)</sup>**

**Autoridad competente**

**CERTIFICADO DE CENTRO DE MEDICINA AERONÁUTICA**

REFERENCIA:

En virtud del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión y siempre que se cumplan las condiciones especificadas a continuación, la [Autoridad competente] certifica por la presente que

[NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN]

[DIRECCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN]

es un centro médico aeronáutico certificado con arreglo a la Parte-ORA, cuyas atribuciones y ámbito se recogen en las condiciones de aprobación que figuran a continuación.

CONDICIONES:

1. El presente certificado se limita a lo especificado en la sección sobre el alcance de la aprobación del manual de la organización aprobada.
2. El presente certificado requiere el cumplimiento de los procedimientos especificados en la documentación de la organización, tal como exige la Parte-ORA.
3. El presente certificado conservará su validez siempre que se cumplan los requisitos de la Parte-ORA, salvo que sea sustituido, suspendido o revocado, o su titular renuncie a él.

Fecha de expedición ..... Firmado: .....

(1) La mención «Unión Europea» se borrará en el caso de Estados no miembros de la UE.  
Formulario EASA 146, 1 edición»

6) Se elimina el contenido del apéndice VI y se sustituye por el texto siguiente:

«(PÁGINA EN BLANCO)»