

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2015/445 DE LA COMISIÓN

de 17 de marzo de 2015

que modifica el Reglamento (UE) n° 1178/2011 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 ⁽¹⁾ y, en particular, su artículo 7, apartado 6, y su artículo 8, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n° 1178/2011 de la Comisión ⁽²⁾ 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 comunicado su intención de conceder aprobaciones que supongan excepciones respecto de determinados requisitos de conformidad con el artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (3) Las aprobaciones de excepciones propuestas han sido analizadas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea y la Comisión ha redactado en consecuencia la correspondiente recomendación sobre la conformidad de las aprobaciones propuestas con las condiciones aplicables.
- (4) Los Estados miembros y las partes interesadas del sector de la aviación general han identificado asimismo determinados requisitos que se consideran desproporcionados en relación con las actividades en cuestión y los riesgos asociados.
- (5) Asimismo, los Estados miembros han detectado una serie de errores de redacción en el Reglamento (UE) n° 1178/2011, que han generado dificultades de aplicación imprevistas.
- (6) Por consiguiente, los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n° 1178/2011 deben modificarse a fin de introducir las excepciones que tengan un claro efecto normativo y un cierto grado de flexibilidad para la aviación general, así como para corregir determinados errores de redacción.
- (7) Además, a la vista de las observaciones de los Estados miembros y de las partes interesadas se ha detectado que los requisitos del anexo VII del Reglamento (UE) n° 1178/2011 podrían ser desproporcionados respecto de la actividad y el riesgo asociado de los organismos de formación que imparten instrucción solamente para las licencias de piloto de aeronave ligera, de piloto privado, de piloto de globo aerostático y de piloto de planeador.

⁽¹⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ 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 en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

- (8) Los Estados miembros y las partes interesadas convienen por tanto en la necesidad general de dar más plazo para elaborar una normativa más apropiada para las actividades de aviación general que sea más adecuada a las actividades de este sector de la aviación sin menoscabo de las normas de seguridad.
- (9) Además, a fin de dar el tiempo necesario para la elaboración de esas normas, la fecha de aplicación de las disposiciones del anexo VII del Reglamento (UE) nº 1178/2011 a los organismos de formación que impartan instrucción solamente para la obtención de licencias nacionales aptas para su conversión en licencias de piloto de aeronave ligera, de piloto de globo aerostático, y de piloto de planeador de la Parte-FCL se debe aplazar hasta el 8 de abril de 2018.
- (10) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) nº 1178/2011 en consecuencia.
- (11) Como quiera que el Reglamento (UE) nº 290/2012 de la Comisión ⁽¹⁾, que modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011, contiene una disposición autónoma relativa a la fecha de aplicación de las disposiciones de los anexos VI y VII del Reglamento (UE) nº 1178/2011, ese Reglamento debe también ser modificado para garantizar la seguridad jurídica y la claridad.
- (12) 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) nº 216/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) nº 1178/2011 se modifica como sigue:

1) En el artículo 8, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Sin perjuicio del artículo 12 del Reglamento (CE) nº 216/2008 y a falta de acuerdos celebrados entre la Unión y un tercer país sobre licencias de pilotos, los Estados miembros podrán aceptar las licencias, habilitaciones o certificados de terceros países y los certificados médicos asociados expedidos por o en nombre de terceros países, de conformidad con lo dispuesto en el anexo III del presente Reglamento.».

2) En el artículo 10 *bis*, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los organismos de formación conformes con los JAR podrán impartir instrucción para una licencia de piloto privado (PPL) de la Parte-FCL, así como para las habilitaciones asociadas incluidas en la matrícula y para una licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL) hasta el 8 de abril de 2018 sin cumplir las disposiciones de los anexos VI y VII, a condición de que estuvieran registrados antes del 8 de abril de 2015.».

3) El artículo 12 queda modificado como sigue:

a) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán decidir no aplicar las disposiciones siguientes del anexo I hasta el 8 de abril de 2015:

- a) las disposiciones relacionadas con las licencias de piloto de aeronave de despegue vertical y de dirigible;
- b) las disposiciones del punto FCL.820;
- c) en el caso de los helicópteros, las disposiciones de la sección 8 de la subparte J;
- d) las disposiciones de la sección 11 de la subparte J.»;

b) se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis* No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán decidir no aplicar las disposiciones siguientes del anexo I hasta el 8 de abril de 2018:

- a) las disposiciones relacionadas con las licencias de piloto de planeador y de globo aerostático;
- b) las disposiciones de la subparte B;

⁽¹⁾ Reglamento (UE) nº 290/2012 de la Comisión, de 30 de marzo de 2012, que modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 100 de 5.4.2012, p. 1).

- c) las disposiciones de los puntos FCL.800, FCL.805 y FCL.815;
- d) las disposiciones de la sección 10 de la subparte J.;
- c) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
 - «4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán decidir no aplicar las disposiciones del presente Reglamento hasta el 8 de abril de 2016 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 aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letras b) o c), del Reglamento (CE) n° 216/2008.».
- 4) Los anexos I, II, III, VI y VII se modifican de conformidad con los anexos del presente Reglamento.

Artículo 2

Se suprime la letra f) del artículo 2, apartado 2, del Reglamento (UE) n° 290/2012 de la Comisión.

Artículo 3

1. El presente Reglamento entrará en vigor el 8 de abril de 2015.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las modificaciones de los puntos FCL.315.A, FCL.410.A y FCL.725.A del anexo I serán de aplicación a partir del 8 de abril de 2018.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán optar por no aplicar las disposiciones de los anexos VI y VII a un organismo de formación que imparta instrucción solamente para una licencia nacional que, en virtud del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (UE) n° 1178/2011 sea apta para su conversión en una licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL), de piloto de planeador (SPL), o de piloto de globo aerostático (BPL) de la Parte-FCL hasta el 8 de abril de 2018.

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

Hecho en Bruselas, el 17 de marzo de 2015.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

El anexo I del Reglamento (UE) n° 1178/2011 se modifica del modo siguiente:

1) FCL.065 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.065 Restricción de atribuciones de titulares de licencia de 60 años o más en el transporte aéreo comercial

- a) Entre 60 y 64 años. Aviones y helicópteros. El titular de una licencia de piloto que haya llegado a la edad de 60 años no ejercerá de piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial, excepto en calidad de miembro de una tripulación multipiloto.
- b) 65 años. Salvo en el caso del titular de una licencia de piloto de globo o de planeador, el titular de una licencia de piloto que haya llegado a los 65 años no ejercerá de piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial.
- c) 70 años. El titular de una licencia de piloto de globo o de planeador que haya llegado a los 70 años no ejercerá de piloto de un globo o planeador dedicado al transporte aéreo comercial.».

2) 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 m³ o globos de gas con una capacidad máxima de la vela de 1 260 m³, que transporten un máximo de 3 pasajeros, de forma tal que jamás haya a bordo de la aeronave más de 4 personas.».

3) En FCL.210.A, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) Los solicitantes de una PPL(A) deberán haber completado al menos 45 horas de instrucción de vuelo en aviones, 5 de las cuales pueden haberse completado en un FSTD, incluidas al menos:
 - 1) 25 horas de instrucción de vuelo en doble mando, y
 - 2) 10 horas de vuelo solo supervisado, incluidas al menos 5 horas de vuelo de travesía solo con al menos 1 vuelo de travesía de al menos 270 km (150 NM), durante el cual se realizarán al menos 2 aterrizajes con parada completa en aeródromos que no sean el de partida.».

4) FCL.230.B se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.230.B BPL — Requisitos de experiencia reciente

- a) Los titulares de una BPL solo ejercerán las atribuciones de su licencia cuando hayan realizado en una clase de globo, en los últimos 24 meses, al menos:
 - 1) 6 horas de vuelo como piloto al mando, incluidos 10 despegues y aterrizajes; y
 - 2) 1 vuelo de entrenamiento con instructor en un globo de la clase adecuada;
 - 3) además, en el caso de pilotos cualificados para volar más de una clase de globos, para ejercer sus atribuciones en otra clase deberán haber realizado al menos 3 horas de vuelo en dicha clase en los últimos 24 meses, incluidos 3 despegues y aterrizajes.
- b) Los titulares de una BPL únicamente podrán operar un globo aerostático del mismo grupo que el del globo en el que hayan realizado el vuelo de entrenamiento o un globo de un grupo con un tamaño de vela menor.
- c) Antes de reanudar el ejercicio de sus atribuciones, los titulares de una BPL que no cumplan los requisitos establecidos en la letra a) deberán:
 - 1) superar una verificación de competencia con un examinador en un globo de la clase apropiada; o
 - 2) realizar tiempo de vuelo o despegues y aterrizajes adicionales, vuelos con mando único o doble bajo la supervisión de un instructor, para cumplir totalmente los requisitos establecidos en la letra a).

- d) En el caso de c)1), el titular de una BPL únicamente podrá operar un globo aerostático del mismo grupo que el del globo en el que se haya verificado la competencia o un globo de un grupo con un tamaño de vela menor.»
- 5) En la sección 2 «Requisitos específicos para la categoría de aviación», subparte D, se añade el siguiente punto FCL.315.A CPL — Curso de formación:

«FCL.315.A CPL — Curso de formación

Los conocimientos teóricos y la instrucción de vuelo para la expedición de una CPL(A) incluirán formación para la prevención y recuperación de la pérdida de control.»

- 6) En FCL.410.A, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Curso. El solicitante de una MPL deberá haber superado un curso de formación de conocimientos teóricos e instrucción de vuelo en una ATO de acuerdo con el apéndice 5 de la presente Parte. Los conocimientos teóricos y la instrucción de vuelo para la expedición de una MPL incluirán formación para la prevención y recuperación de la pérdida de control.»
- 7) En FCL.725.A, se añade la siguiente letra c):
- «c) Aviones multipiloto. El curso de formación para la expedición de una habilitación de tipo para aviones multipiloto incluirá conocimientos teóricos e instrucción de vuelo en el ámbito de la prevención y recuperación de la pérdida de control.»
- 8) En FCL.740.A, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Revalidación de habilitaciones de clase monomotor de un solo piloto.
- 1) Habilitaciones de clase de avión monomotor de pistón y TMG. Para la revalidación de una habilitación de clase de avión monomotor de pistón de un solo piloto o la habilitación de clase TMG, el solicitante tendrá que:
 - i) superar una verificación de competencia en la clase correspondiente de acuerdo con el apéndice 9 de la presente Parte con un examinador en los 3 meses precedentes a la fecha de caducidad de la habilitación; o
 - ii) completar 12 horas de vuelo en la clase correspondiente en los 12 meses anteriores a la fecha de caducidad de la habilitación, incluidas:
 - 6 horas como piloto al mando;
 - 12 despegues y 12 aterrizajes, y
 - un curso de actualización de al menos 1 hora con un instructor de vuelo (FI) o un instructor de habilitación de clase (CRI). Los solicitantes estarán exentos de esta formación de actualización si han superado una verificación de competencia de habilitación de clase o tipo o una prueba de pericia o evaluación de competencia en cualquier otra clase o tipo de avión.
 - 2) Cuando los solicitantes sean titulares tanto de una habilitación de clase avión monomotor de pistón-tierra y una habilitación TMG, podrán completar los requisitos establecidos en el punto 1 en cualquiera de las clases, o en una combinación de ambas, y lograr la revalidación en ambas habilitaciones.
 - 3) Aviones turbohélice monomotor de un solo piloto. Para la revalidación de una habilitación de clase turbohélice monomotor los solicitantes deberán superar una verificación de competencia en la clase correspondiente de acuerdo con el apéndice 9 de la presente Parte, en los 3 meses anteriores a la fecha de caducidad de la habilitación.
 - 4) Cuando los solicitantes sean titulares tanto de una habilitación de clase avión monomotor de pistón-tierra y una habilitación de clase avión monomotor de pistón-mar, podrán completar los requisitos establecidos en el punto 1, inciso ii, en cualquiera de las clases, o en una combinación de ambas, y lograr la revalidación en ambas habilitaciones. En cada clase deberán realizarse al menos 1 hora de vuelo como piloto al mando y 6 de los 12 despegues y aterrizajes requeridos.»
- 9) En FCL.825, el punto 6 de la letra g) se sustituye por el texto siguiente:
- «6) Para una EIR multimotor, la verificación de competencia para la revalidación o renovación, y el vuelo de instrucción exigido en el punto g)2)ii) deberán efectuarse 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. El vuelo de instrucción efectuado en un avión multimotor también servirá para cumplir el requisito de vuelo de instrucción para un EIR monomotor.»

10) En FCL.915, se añade la letra d) siguiente:

- «d) El crédito para la extensión a otros tipos tendrá en cuenta los elementos pertinentes definidos en los datos de idoneidad operacional de conformidad con la Parte 21.».

11) Se añade el siguiente punto FCL.945:

«FCL.945 Obligaciones para los instructores

Una vez efectuado el vuelo de instrucción de revalidación de una habilitación de clase SEP o TMG de conformidad con el punto FCL.740.A b)1), y únicamente en el caso de que se cumplan todos los demás criterios de revalidación exigidos en ese punto, el instructor anotará en la licencia del solicitante la nueva fecha de caducidad de la habilitación o del certificado, si está específicamente autorizado para ello por la autoridad competente responsable de la licencia del solicitante.».

12) FCL.910.CRI se modifica como sigue:

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

- «b) TRI para aviones y aeronaves de despegue vertical — TRI(A) y TRI(PL). Las atribuciones de un TRI están restringidas al tipo de avión o aeronave de despegue vertical en el que se llevaron a cabo el entrenamiento y la evaluación de competencia. A menos que se determine de otra forma en los datos de idoneidad operacional establecidos de conformidad con la Parte 21, las atribuciones del instructor de habilitación de tipo (TRI) se extenderán a otros tipos siempre que el TRI:

- 1) en los 12 meses anteriores a la solicitud, haya efectuado al menos 15 sectores de ruta, incluidos despegues y aterrizajes en el tipo de aeronave aplicable, de los cuales 7 sectores pueden efectuarse en un FFS;
- 2) haya efectuado las partes de entrenamiento técnico e instrucción de vuelo del curso de TRI aplicable;
- 3) haya superado las secciones correspondientes de la evaluación de competencia de acuerdo con FCL.935 para demostrar a un FIE o TRE cualificado según la Subparte K su capacidad para instruir a un piloto al nivel requerido para la emisión de una habilitación de tipo, incluida la instrucción previa al vuelo, posterior al vuelo y de conocimientos teóricos.»;

b) el punto 1 de la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) TRI para helicópteros: TRI(H).

- 1) Las atribuciones de un TRI(H) están restringidas al tipo de helicóptero en el que se llevó a cabo la prueba de pericia para la emisión del certificado de TRI. A menos que se determine de otra forma en los datos de idoneidad operacional establecidos de conformidad con la Parte 21, las atribuciones del instructor de habilitación de tipo (TRI) se extenderán a otros tipos siempre que el TRI:
 - i) realizado la parte técnica apropiada del curso TRI en el tipo de helicóptero correspondiente o un FSTD que represente dicho tipo,
 - ii) efectuado al menos 2 horas de instrucción de vuelo en el tipo correspondiente, bajo supervisión de un TRI(H) debidamente cualificado; y
 - iii) superado las secciones correspondientes de la evaluación de competencia de acuerdo con FCL.935 para demostrar a un FIE o TRE cualificado según la Subparte K, su capacidad para instruir a un piloto al nivel requerido para la emisión de una habilitación de tipo, incluida la instrucción previa al vuelo, posterior al vuelo y de conocimientos teóricos.».

13) En el punto FCL.905.CRI, letra a), se añade el punto 3 siguiente:

- «3) extensión de las atribuciones LAPL(A) a otra clase o variante de avión.».

14) En FCL.1005, el punto 1 de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «1) a personas a quienes ellos hayan proporcionado más del 25 % de la instrucción de vuelo para la licencia, la habilitación o el certificado para los que se desarrolla la prueba de pericia o evaluación de competencia; o».

15) En FCL.1005.CRE, se añade la siguiente letra c):

- «c) extensión de las atribuciones LAPL(A) a otra clase o variante de avión.».

16) La sección A del apéndice 1 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«A. RECONOCIMIENTO DE CRÉDITO POR LOS CONOCIMIENTOS TEÓRICOS PARA LA EMISIÓN DE UNA LICENCIA DE PILOTO — INSTRUCCIÓN PUENTE Y REQUISITOS DE EXAMEN»;

b) el punto 1.2 se sustituye por el texto siguiente:

«1.2. Sin perjuicio de lo expuesto en el punto anterior, para la emisión de una LAPL, PPL, BPL o SPL, el titular de una licencia en otra categoría de aeronave deberá recibir instrucción teórica y superar exámenes de conocimientos teóricos al nivel apropiado en las siguientes materias:

- principios de vuelo,
- procedimientos operacionales,
- performance y planificación del vuelo,
- conocimiento general de la aeronave,
- navegación.»;

c) se añade el punto 1.4 siguiente:

«1.4. No obstante lo dispuesto en el punto 1.2, para la emisión de una LAPL(A), el titular de una LAPL(S) con extensión TMG deberá demostrar un nivel adecuado de conocimientos técnicos para la clase avión monomotor de pistón-tierra con arreglo al punto FCL.135.A a)2).».

17) En el apéndice 6, la sección Aa queda modificada como sigue:

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

«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 se seguirá en una ATO o consistirá 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.»;

b) el punto 6 queda modificado como sigue:

i) en el punto a)i), la letra B) se sustituye por el texto siguiente:

«B) experiencia previa de vuelo como piloto al mando (PIC) en aviones, con arreglo a una habilitación que ofrezca las atribuciones de vuelo bajo IFR y en IMC,».

ii) en el punto b)i), la letra B) se sustituye por el texto siguiente:

«B) experiencia previa de vuelo como piloto al mando (PIC) en aviones, con arreglo a una habilitación que ofrezca las atribuciones de vuelo bajo IFR y en IMC,».

18) En la sección A, apéndice 9, los puntos 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

«4. A menos que se determine de otro modo en los datos de idoneidad operacional establecidos de acuerdo con la Parte 21, el programa de la instrucción de vuelo, la prueba de pericia y la verificación de competencia deberán cumplir lo establecido en este apéndice. El programa, la prueba de pericia y la verificación de competencia pueden reducirse para reconocer el crédito por la experiencia anterior en tipos de aeronaves similares, según lo determinado en los datos de idoneidad operacional establecidos de acuerdo con la Parte 21.

5. Excepto en el caso de las pruebas de pericia para la emisión de una ATPL, cuando así se defina en los datos de idoneidad operacional establecidos de acuerdo con la Parte 21 para la aeronave específica, pueden reconocerse como crédito los elementos de la prueba de pericia comunes a otros tipos o variantes cuando el piloto esté cualificado.».

ANEXO II

En la sección A del anexo II del Reglamento (UE) nº 1178/2011, la letra d) del punto 1 se sustituye por lo 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 (cuando proceda)	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	Ninguno	CPL/IR(A) con habilitaciones de clase y de tipo restringidas a aviones de un solo piloto	Obtener la habilitación de tipo multipiloto de acuerdo con la Parte FCL	f)

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de Parte FCL y condiciones (cuando proceda)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
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)	Como 5)f)	g)
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.615b)	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.»

ANEXO III

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

1) En la sección A. «VALIDACIÓN DE LICENCIAS» el punto 3, letra f), se sustituye por el texto siguiente:

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

Licencia de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Atribuciones	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) IR válida	>1 000 horas como piloto al mando en helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial en helicópteros multipiloto como piloto al mando en operaciones VFR e IFR	a)
ATPL(H) sin atribuciones IR	>1 000 horas como piloto al mando en helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial en helicópteros multipiloto como piloto al mando en operaciones VFR	b)
ATPL(H) IR válida	>1 000 horas como piloto en helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial en helicópteros multipiloto como copiloto en operaciones VFR e IFR	c)
ATPL(H) sin atribuciones IR	>1 000 horas como piloto en helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial en helicópteros multipiloto como copiloto en operaciones VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	>1 000 horas como piloto en helicópteros multipiloto	Transporte aéreo comercial en helicópteros multipiloto como copiloto	e)
CPL(H)/IR (*)	>1 000 horas como piloto al mando en transporte aéreo comercial desde la obtención de una IR	Transporte aéreo comercial en helicópteros de un solo piloto como piloto al mando	f)
ATPL(H) con o sin atribuciones IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	>700 horas en helicópteros diferentes a los certificados como CS-27/29 o equivalente, incluidas 200 horas en la función de actividad para la que se busca aceptación, y 50 horas en dicha función en los últimos 12 meses	Ejercer los atribuciones en helicópteros en operaciones diferentes a las de transporte aéreo comercial	g)

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

2) En la sección A, «VALIDACIÓN DE LICENCIAS», el punto 6, letra b), se sustituye por el texto siguiente:

«b) estar empleado, directa o indirectamente, por un fabricante aeronáutico o por una autoridad de aviación.»

3) En la sección A, «VALIDACIÓN DE LICENCIAS», se añaden los puntos 7 y 8 siguientes:

«7. No obstante lo establecido en las disposiciones de los párrafos anteriores, en el caso de vuelos de competición o de exhibición de duración limitada, los Estados miembros pueden aceptar una licencia expedida por un tercer país que permita al titular ejercer las atribuciones de una PPL, SPL o BPL siempre y cuando:

- a) antes del acontecimiento, el organizador de los vuelos de competición o exhibición presente a la autoridad competente pruebas fehacientes de la forma en que se garantizará que el piloto esté familiarizado con la información de seguridad pertinente y se gestionarán los riesgos asociados a los vuelos; y
- b) el solicitante sea titular de una licencia apropiada y un certificado médico y las habilitaciones o cualificaciones asociadas expedidas de acuerdo con el anexo 1 del Convenio de Chicago;

8. No obstante lo establecido en las disposiciones de las letras a) y b) anteriores, los Estados miembros pueden aceptar una PPL, SPL o BPL expedida de conformidad con los requisitos del anexo 1 del Convenio de Chicago por un tercer país para un máximo de 28 días por año natural para tareas específicas no comerciales siempre y cuando el solicitante:
- a) sea titular de una licencia apropiada y un certificado médico y las habilitaciones o cualificaciones asociadas expedidas de acuerdo con el anexo 1 del convenio de Chicago; y
 - b) haya efectuado al menos un vuelo de aclimatación con un instructor cualificado antes de realizar las tareas específicas de duración limitada.».
-

ANEXO IV

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

1) En ARA.GEN.305, se añade la siguiente letra c bis):

«c bis) No obstante lo establecido en la letra c), en relación con las organizaciones que solo impartan formación con vistas a la obtención de la LAPL, la PPL, la SPL o la BPL y las habilitaciones y certificados asociados, se aplicará un ciclo de planificación de supervisión no superior a 48 meses. El ciclo de planificación de supervisión se acortará si obrasen pruebas de que el rendimiento en materia de seguridad de la organización ha disminuido.

El ciclo de planificación de supervisión podrá ampliarse hasta un máximo de 72 meses si la autoridad competente determina que, en los 48 meses anteriores:

- 1) la organización ha demostrado la haber identificado eficazmente los peligros para la seguridad aérea y la gestión de los riesgos asociados, en particular a través de los resultados de la revisión anual efectuada de conformidad con el punto ORA.GEN.200c);
- 2) la organización ha mantenido continuamente el control sobre todos los cambios de conformidad con el punto ORA.GEN.130 a la vista de los resultados de la revisión anual efectuada de conformidad con el punto ORA.GEN.200c);
- 3) no han surgido constataciones de nivel 1; y
- 4) se han aplicado todas las medidas correctoras en el plazo aceptado o ampliado por la autoridad competente, según lo definido en ARA.GEN.350d)2).».

2) En ARA.FCL.200, se añade la letra d) siguiente:

«d) Anotación de la licencia por los instructores. Antes de autorizar específicamente a determinados instructores a revalidar una habilitación de clase monomotor de pistón y TMG, la autoridad competente elaborará los procedimientos adecuados.».

3) Se añade el siguiente punto ARA.MED.330:

«ARA.MED.330 Circunstancias médicas especiales

- a) Cuando se identifique una nueva tecnología médica, medicina o procedimiento médico que pueda justificar una evaluación de la aptitud física de solicitantes que de otro modo incumplan los requisitos, podrán efectuarse estudios para reunir la pruebas relativas al ejercicio en condiciones de seguridad de las atribuciones de la licencia.
- b) A fin de emprender los estudios, una autoridad competente, en colaboración con al menos otra autoridad competente, puede elaborar y evaluar un protocolo de evaluación médica sobre cuya base las mencionadas autoridades competentes pueden expedir un número definido de certificados médicos de pilotos con las limitaciones apropiadas.
- c) Los centros médico-aeronáuticos (AeMC) y los médicos examinadores aéreos (AME) solamente pueden expedir certificados médicos sobre la base de un protocolo de investigación obedeciendo instrucciones de la autoridad competente.
- d) El protocolo deberá haber sido convenido entre las autoridades competentes interesadas y contendrá como mínimo:
 - 1) una evaluación de riesgo;
 - 2) un estudio de la bibliografía y una evaluación que proporcionen pruebas de que la expedición de un certificado basado en el protocolo de investigación no pondría en entredicho el ejercicio en condiciones de seguridad de las atribuciones de la licencia;
 - 3) criterios de selección detallados para la admisión de pilotos en el protocolo;
 - 4) las limitaciones que se anotarán en el certificado médico;
 - 5) los procedimientos de control que deberán implementar las autoridades competentes interesadas;
 - 6) la determinación de los criterios de valoración para poner fin al protocolo.
- e) El protocolo deberá ser conforme con los principios éticos pertinentes.
- f) El ejercicio de las atribuciones de las licencias por parte de titulares que dispongan de un certificado médico expedido sobre la base del protocolo estará restringido a vuelos en aeronaves matriculadas en los Estados miembros participantes en el protocolo de investigación. Esta restricción deberá figurar en el certificado médico.

- g) Las autoridades competentes participantes deberán:
- 1) facilitar a la Agencia:
 - i) el protocolo de investigación antes de su implementación;
 - ii) los detalles y las cualificaciones del punto de contacto designado para cada autoridad competente participante;
 - iii) informes documentados de las evaluaciones periódicas de su eficacia;
 - 2) y facilitar asimismo con fines informativos a los AeMC y a los AME de su jurisdicción los detalles del protocolo antes de su implementación.».
- 4) El apéndice I se sustituye por el siguiente:

«Apéndice I

Licencia de tripulación de vuelo

La licencia de tripulación de vuelo expedida por un Estado miembro con arreglo a la parte-FCL se ajustará a las siguientes especificaciones:

- a) Contenido. El número de elemento mostrado siempre se imprimirá en asociación con el encabezado del elemento. Los elementos I a XI son los elementos “permanentes” y los elementos XII a XIV son los “variables” que pueden aparecer en una parte separada o independiente del formulario principal. Cualquier parte separada o independiente estará claramente identificada como parte de la licencia.
- 1) Elementos permanentes
 - I) Estado de expedición de la licencia;
 - II) título de la licencia;
 - III) número de serie de la licencia que comienza con el código de país de las Naciones Unidas del Estado expedidor de la licencia y seguido de “FCL” y un código de números o letras en números arábigos y texto en alfabeto latino;
 - IV) nombre del titular (en caracteres latinos, incluso si el alfabeto del idioma o los idiomas nacionales es diferente al latino);
 - IV bis) fecha de nacimiento;
 - V) dirección del titular;
 - VI) nacionalidad del titular;
 - VII) firma del titular;
 - VIII) autoridad competente y, si procede, condiciones en que se expidió la licencia;
 - IX) certificación de validez y autorización para las atribuciones otorgadas;
 - X) firma del funcionario que expide la licencia y fecha de expedición; y
 - XI) sello o timbre de la autoridad competente.
 - 2) Elementos variables
 - XII) habilitaciones y certificados de clase, tipo, instructor, etc., con fechas de caducidad. Las atribuciones de radiotelefonía (R/T) pueden aparecer en el formulario de licencia o en un certificado independiente;
 - XIII) observaciones: es decir, anotaciones especiales relacionadas con las limitaciones y anotaciones sobre atribuciones, incluidas las anotaciones de competencia lingüística y las habilitaciones para aeronaves del anexo II utilizadas en el transporte aéreo comercial; y
 - XIV) cualquier otro detalle que requiera la autoridad competente (por ejemplo, lugar de nacimiento/lugar de origen).
- b) Material. 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 competente.
- c) Idioma. Las licencias estarán redactadas en los idiomas nacionales y en inglés, así como en otros idiomas que la autoridad competente considere adecuados.

Página de cubierta

<p>Nombre de la autoridad competente y logotipo</p> <p>(En inglés y en cualquier otro idioma que determine la autoridad competente)</p> <p>UNIÓN EUROPEA</p> <p>(Solo en inglés)</p> <p>LICENCIA DE TRIPULACIÓN DE VUELO</p> <p>(En inglés y en cualquier otro idioma que determine la autoridad competente)</p> <p>Expedido conforme a la parte-FCL</p> <p>Esta licencia cumple las normas de la OACI, excepto en lo referente a las atribuciones de la LAPL y la EIR</p> <p>(En inglés y en cualquier otro idioma que determine la autoridad competente)</p> <p>Formulario EASA 141, edición 2.</p>	<p>Requisitos</p> <p>“Unión Europea” se borrará en el caso de terceros Estados no miembros de la UE.</p> <p>El formato de cada página equivaldrá a 1/8 de A4</p>
---	--

Página 2

I	Estado de expedición		Requisitos
III	Número de licencia		El número de serie de la licencia comenzará siempre por el código de país en las Naciones Unidas del Estado de expedición de la licencia seguido de ".FCL."
IV	Apellido(s) y nombre del titular		
IV bis	Fecha de nacimiento (consulte las instrucciones)		Debe usarse el formato de fecha estándar, es decir, día/mes/año completo.
XIV	Lugar de nacimiento		
V	Dirección del titular: Calle, ciudad, localidad, código postal		
VI	Nacionalidad		
VII	Firma del titular		
VIII	Autoridad competente expedidora ej. La presente CPL(A) ha sido expedida en función de una ATPL expedida por (tercer país)		
X	Firma del funcionario que haya expedido la licencia y fecha		
XI	Sello o timbre de la autoridad competente expedidora		

Página 3

II	Título de la licencia, fecha de expedición inicial y código de país	Las abreviaturas utilizadas serán las empleadas en la Parte-FCL [por ejemplo, PPL(H), ATPL(A), etc.]. Debe usarse el formato de fecha estándar, es decir, día/mes/año completo.
IX	Validez: Las atribuciones de la licencia solo se ejercerán si el titular dispone de un certificado médico válido para la atribución de que se trate. Deberá llevarse un documento con una fotografía a efectos de identificación del titular de la licencia.	No se especifica el documento, pero un pasaporte debería bastar si se encuentra fuera del Estado de expedición de la licencia.
XII	Atribuciones de radiotelefonía: El titular de la presente licencia ha demostrado competencia para operar equipos de R/T a bordo de aeronaves en (especificar los idiomas).	
XIII	Observaciones: Competencia lingüística: (idioma(s)/nivel/fecha de validez)	Toda la información adicional requerida sobre licencias y atribuciones establecidas por la OACI, Directivas/Reglamentos de la CE o de la UE debe introducirse en este punto. Se incluirán las anotaciones sobre competencia lingüística, nivel y fecha de validez. En caso de LAPL: LAPL no expedida con arreglo a las normas de la OACI

Páginas adicionales-Requisitos

Las páginas 1, 2 y 3 de la licencia deberán ser conformes con el formato establecido en el modelo indicado en este punto. La autoridad competente añadirá páginas específicas con tablas que contengan como mínimo la información siguiente:

- habilitaciones, certificados, anotaciones y atribuciones;
- fechas de caducidad de las habilitaciones y atribuciones del certificado del instructor y el examinador;
- fechas de la prueba o comprobación;
- observaciones y restricciones (limitaciones operacionales);
- campos para el número del certificado y la firma del examinador y/o el instructor, según corresponda;
- abreviaturas.

Estas páginas adicionales están destinadas a ser utilizadas por la autoridad competente, o por instructores o examinadores expresamente autorizados.

La autoridad competente indicará las expediciones iniciales de las habilitaciones o certificados. La prórroga o renovación de las habilitaciones o certificaciones podrá ser registrada por la autoridad competente o por instructores o examinadores específicamente autorizados para ello.

Las limitaciones operacionales se indicarán en el punto Observaciones/Restricciones respecto de la atribución restringida correspondiente, por ejemplo: prueba de pericia IR realizada con copiloto, atribuciones de instrucción restringidas a un tipo de aeronave.

La autoridad competente podrá eliminar de la licencia las habilitaciones que no estén validadas.».

- 5) En el apéndice II, el elemento 9 de las instrucciones relativas al formato estándar de la EASA para certificaciones de tripulación de cabina de pasajeros se sustituye por lo siguiente:

«Elemento 9: Si la autoridad competente es un organismo expedidor, se insertará el término “autoridad competente” y el sello, timbre o logotipo oficial. Solamente en este caso, la autoridad competente puede determinar si su sello, timbre o logotipo oficial también se registrarán en el elemento 8.».

ANEXO V

En el anexo VII del Reglamento (UE) n° 1178/2011 en el epígrafe ORA.GEN.200, se añade la letra c) siguiente:

- «c) No obstante lo dispuesto en la letra a), en una organización que imparta formación solamente para la LAPL, la PPL, la SPL o la BPL y las habilitaciones o certificados asociados, la gestión del riesgo para la seguridad y el control de la observancia definidos en los puntos a)3) y a)6) podrán realizarse mediante una revisión organizativa que deberá efectuarse al menos una vez cada año natural. La organización comunicará sin demora indebida los resultados de esta revisión a la autoridad competente.»
