

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/359 DE LA COMISIÓN**de 4 de marzo de 2020****que modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular sus artículos 23 y 27,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos para los pilotos que intervengan en la explotación de las aeronaves especificadas en el artículo 2, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (2) En vista de la naturaleza específica de las licencias de tripulación de vuelo para globos y planeadores, deben establecerse requisitos específicos para la concesión de licencias en reglamentos independientes, a saber, en el Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión ⁽³⁾ y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión ⁽⁴⁾.
- (3) Al mismo tiempo, deben suprimirse los requisitos para la concesión de licencias de piloto de globo y de planeador establecidas en el anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, y deben revisarse algunos requisitos del anexo I (Parte FCL) que abordan cuestiones transversales, tales como las disposiciones sobre reconocimiento de crédito entre la licencias de piloto de globo o de planeador y las licencias para otras categorías de aeronaves, a la luz de los nuevos requisitos para la concesión de licencias de piloto de globo y de planeador.
- (4) Los requisitos del anexo IV (Parte MED), el anexo VI (Parte ARA), el anexo VII (Parte ORA) y el anexo VIII (Parte DTO) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 deben seguir aplicándose a la concesión de licencias de tripulación de vuelo para globos y planeadores.
- (5) A fin de seguir mejorando la seguridad de la aviación, se debe alentar a los pilotos que participan en actividades aéreas deportivas y recreativas a que obtengan atribuciones para volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos («IFR»). Por lo tanto, las reglas existentes relativas a las atribuciones IFR deben adaptarse introduciendo la habilitación de vuelo por instrumentos básica («BIR») en el anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011. La BIR debe adaptarse específicamente a las necesidades de los pilotos que participan en actividades aéreas deportivas y recreativas por lo que respecta al contenido de su formación y al alcance de sus atribuciones.
- (6) Con la introducción de la BIR, la habilitación de vuelo por instrumentos en ruta («EIR») del punto FCL.825 del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 resulta redundante, por lo que debe suprimirse. No obstante, los actuales titulares de EIR deben tener derecho a seguir ejerciendo sus atribuciones y a recibir créditos de su EIR cuando traten de obtener una BIR. También debe ser posible continuar una formación en curso para una EIR que haya comenzado antes de la aplicación del presente Reglamento y completarla como formación para una BIR.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, de 13 de marzo de 2018, por el que se establecen normas detalladas para la operación de globos en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 71 de 14.3.2018, p. 10).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2018, por el que se establecen normas detalladas para la operación de planeadores en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 326 de 20.12.2018, p. 64).

- (7) La actualización técnica del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 debe basarse en las enseñanzas extraídas en particular en el ámbito de la navegación basada en la performance (PBN), la formación para la prevención y recuperación de la pérdida de control (UPRT) y las cualificaciones de instructor y de examinador.
- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se basan en el dictamen 01/2019 ⁽³⁾ de la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letra b), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

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

«Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece normas detalladas sobre:
 - a) las diferentes habilitaciones de las licencias de piloto, las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar las licencias de piloto, las atribuciones y responsabilidades de los titulares de licencias de piloto, así como las condiciones para la conversión de las licencias de piloto y las licencias de mecánico de a bordo nacionales en vigor;
 - b) la certificación de las personas que son responsables de impartir formación de vuelo o formación de simulación de vuelo y de evaluar la aptitud de los pilotos;
 - c) los diferentes certificados médicos, las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar los certificados médicos, las atribuciones y responsabilidades de los titulares de certificados médicos, así como las condiciones para la conversión de los certificados médicos nacionales en certificados médicos reconocidos mutuamente;
 - d) la certificación de los médicos examinadores aéreos, así como las condiciones en que los médicos generalistas pueden ejercer la función de médicos examinadores aéreos;
 - e) la evaluación aeromédica periódica de los miembros de la tripulación de cabina, así como las cualificaciones de las personas que son responsables de dicha evaluación;
 - f) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar los certificados de miembro de la tripulación de cabina de pasajeros, así como las atribuciones y las responsabilidades de los titulares de un certificado de miembro de la tripulación de cabina de pasajeros;
 - g) las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar los certificados de las organizaciones de formación de pilotos y centros de medicina aeronáutica que participen en la cualificación y en la evaluación aeromédica del personal de vuelo en el ámbito de la aviación civil;
 - h) los requisitos para la certificación de los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y de los organismos que manejan y utilizan dichos dispositivos;
 - i) los requisitos para el sistema administrativo y de gestión que han de cumplir los Estados miembros, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (“EASA”) y los organismos en relación con las normas mencionadas en las letras a) a h).
2. Los artículos 11 *ter* y 11 *quater* del presente Reglamento, así como el anexo IV (Parte MED), el anexo VI (Parte ARA), el anexo VII (Parte ORA) y el anexo VIII (Parte DTO) del presente Reglamento se aplicarán a las licencias de piloto de globos y planeadores.».

⁽³⁾ *Easier access for GA pilots to IFR flying & Revision of the balloon and sailplane licensing requirements* (Acceso más fácil al vuelo IFR para pilotos de aviación general y requisitos de concesión de licencias para globos y planeadores (Dictamen n.º 01/2019 (A) & (B) de 19.2.2019), disponible en: <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

2) En el artículo 2, el apartado 19 se sustituye por el texto siguiente:

«19) “instructor de vuelo (FI)”: instructor con atribuciones para impartir formación en una aeronave de acuerdo con la subparte J del anexo I (Parte FCL) del presente Reglamento, la subparte FI del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión (*), o la subparte FI del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión (**);

(*) Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, de 13 de marzo de 2018, por el que se establecen normas detalladas para la operación de globos en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 71 de 14.3.2018, p. 10).

(**) Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2018, por el que se establecen normas detalladas para la operación de planeadores en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 326 de 20.12.2018, p. 64).».

3) En el artículo 4, apartado 8, «8 de abril de 2021» se sustituye por «8 de septiembre de 2021».

4) Se inserta el artículo 4 *quater* siguiente:

«Artículo 4 *quater*

Medidas transitorias para titulares de una habilitación de vuelo por instrumentos en ruta

1. Hasta el 8 de septiembre de 2022, inclusive, los titulares de una habilitación de vuelo por instrumentos en ruta (“EIR”) establecida en el punto FCL.825 del anexo I (Parte FCL):

- a) tendrán derecho a seguir ejerciendo las atribuciones de su EIR;
- b) recibirán la revalidación o renovación de su EIR de conformidad con el punto FCL.825, letra g), del Reglamento Delegado (UE) de la Comisión (*);
- c) tendrán derecho a recibir crédito en forma de reconocimiento completo a efectos de los requisitos de formación establecidos en el punto FCL.835, letra c), apartado 2, incisos i) y ii), del anexo I (Parte FCL) cuando soliciten la emisión de una habilitación de vuelo por instrumentos básica (BIR) de conformidad con el punto FCL.835 del anexo I (Parte FCL), y
- d) obtendrán crédito en forma de reconocimiento completo, tal como se establece para los titulares de EIR en el anexo I (Parte FCL).

2. A partir del 8 de septiembre de 2021, podrán continuarse los cursos de formación para una EIR contemplados en el apartado 1 que hayan comenzado antes de esa fecha y se considerarán cursos de formación para una BIR. Sobre la base de una evaluación del solicitante, la organización de formación aprobada responsable del curso de formación BIR determinará la cantidad de formación EIR que debe reconocerse para la emisión de la BIR.

3. Los solicitantes de una BIR que estén en posesión de una EIR o hayan superado el examen de conocimientos teóricos para una EIR de conformidad con el punto FCL.825, letra d), antes del 8 de septiembre de 2021 obtendrán crédito en forma de reconocimiento completo a efectos de los requisitos de instrucción y examen de conocimientos teóricos para la BIR.».

(*) Reglamento Delegado (UE) de la Comisión, de 4 de marzo de 2020, (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

5) El artículo 11 *quater* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11 *quater*

Medidas transitorias

Los Estados miembros:

- a) transferirán a la EASA, a más tardar el 8 de abril de 2021, todos los expedientes relacionados con la supervisión de las organizaciones de las que la AESA es la autoridad competente de conformidad con el artículo 78 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), que imparten formación para la obtención de las licencias de piloto de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/395 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976;

- b) finalizarán, en coordinación con la EASA, los procedimientos de certificación iniciados antes del 8 de abril de 2020 y expedirán el certificado en virtud del cual la AESA asuma todas sus responsabilidades en calidad de autoridad competente respecto de dichas organizaciones certificadas.

(*) Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).».

- 6) En el artículo 12, se suprime el punto 2 bis.
- 7) En el artículo 12, apartado 4, «20 de junio de 2020» se sustituye por «20 de junio de 2021».
- 8) El anexo I (Parte FCL) se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.
- 9) El anexo IV (Parte MED) se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.
- 10) El anexo VI (Parte ARA) se modifica de conformidad con el anexo III del presente Reglamento.
- 11) El anexo VII (Parte ORA) se modifica de conformidad con el anexo IV del presente Reglamento.
- 12) El anexo VIII (Parte DTO) se modifica de conformidad con el anexo V del presente Reglamento.

Artículo 2

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. El presente Reglamento será aplicable a partir del 8 de abril de 2020.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, las siguientes disposiciones serán aplicables a partir del 8 de septiembre de 2021:
 - a) puntos 1, letra e), 4, letra b), 5 a 7, 32, 34, 36, letra d), 40, letra a), 41, 42, 44, 46 a 48, 52, letra f), 53, letras a) a c), e) y f), 54, 55, 56, letras a) a c), y 57, del anexo I;
 - b) letra b) del anexo II;
 - c) punto 10), letra d), inciso ii), del anexo III.
4. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, el artículo 1, punto 7, y los puntos 49, 53, letra d), y 58, letras b), d) y e), del anexo I serán aplicables a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

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

Hecho en Bruselas, el 4 de marzo de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

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

1) El punto FCL.010 se modifica como sigue:

a) la definición de «dirigible» se sustituye por el texto siguiente:

«Dirigible» significa una aeronave a motor más ligera que el aire, con excepción de los dirigibles de aire caliente, que se consideran globos de conformidad con el artículo 2, punto 7, del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión.»;

b) la definición de «tiempo de vuelo» se sustituye por el texto siguiente:

«Tiempo de vuelo»:

para aviones, motoveleros de turismo y aeronaves de despegue vertical, significa el tiempo total transcurrido desde el momento en que una aeronave comienza a moverse, con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al final del vuelo;

para helicópteros, significa el tiempo total desde el momento en el que las palas del rotor del helicóptero comienzan a girar hasta el momento en que el helicóptero se detiene al final del vuelo y las palas del rotor están paradas;

para los dirigibles, significa el tiempo total desde el momento en que el dirigible queda liberado del mástil con objeto de despegar hasta el momento en que el dirigible se detiene al final del vuelo y es asegurado al mástil.»;

c) la definición de «motovelero» se sustituye por el texto siguiente:

«Motovelero» significa una aeronave equipada con uno o más motores que, con los motores no operativos, presenta las características de un planeador.»;

d) la definición de «motovelero de turismo» se sustituye por el texto siguiente:

«Motovelero de turismo (TMG)» significa, a menos que se especifique de otro modo tras el proceso de certificación de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, una clase específica de motovelero que dispone de un motor no retráctil e integral y una hélice no retráctil. Será capaz de despegar y ascender con su potencia de motor de acuerdo con su manual de vuelo.»;

e) se insertan las definiciones siguientes:

i) «Vuelo IFR en ruta» significa la fase de un vuelo IFR que comienza tras la finalización de un procedimiento de salida IFR y termina al iniciar un procedimiento de aproximación IFR., y

ii) «Vuelo por instrumentos con panel limitado» significa la interpretación de la actitud por referencia a la interpretación de los instrumentos de reserva después de la pérdida del sistema principal de referencia de actitud y rumbo.»;

f) se suprimen las definiciones siguientes:

«Clase de globo», y

«Grupo de globos».

2) El punto FCL.015 se modifica como sigue:

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

«a) Una solicitud para la emisión, revalidación o renovación de las licencias de piloto y habilitaciones y certificados asociados, así como para cualquier modificación, será remitida a la autoridad competente en forma y manera establecida por dicha autoridad. La solicitud estará acompañada por pruebas de que los solicitantes cumplen con los requisitos para la emisión, revalidación o renovación de la licencia o certificado, así como de habilitaciones o anotaciones asociadas, establecidos en el presente anexo (Parte FCL) y en el anexo IV (Parte MED).»;

b) el apartado b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) A no ser que en el presente anexo se indique otra cosa, cualquier limitación o extensión de las atribuciones otorgadas por una licencia, habilitación o certificado será anotada en la licencia o certificado por la autoridad competente.»;

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

«d) Un titular de licencia presentará solicitudes de conformidad con la letra a) a la autoridad competente designada por el Estado miembro en el que se emitió su licencia de conformidad con el presente anexo (Parte FCL), el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión o el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, según proceda.»;

- d) se añaden las nuevas letras e) y f):
- e) El titular de una licencia expedida de conformidad con el presente anexo (Parte FCL) podrá solicitar a la autoridad competente designada por otro Estado miembro un cambio de autoridad competente en relación con todas las licencias que posea, según lo especificado en la letra d).
 - f) Para la expedición de una licencia, habilitación o certificación, el solicitante deberá presentar una solicitud a más tardar seis meses después de haber superado la prueba de pericia o evaluación de competencia.».
- 3) En el punto FCL.020, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Antes de su primer vuelo solo, un alumno piloto deberá tener al menos 16 años de edad.».
- 4) El punto FCL.025, letra c), punto 1, se modifica como sigue:
- a) el inciso i se sustituye por el texto siguiente:
 - «i) para la emisión de una licencia de piloto de aeronave ligera o una licencia de piloto privado, durante un período de 24 meses;»;
 - b) los incisos ii) y iii) se sustituyen por el texto siguiente:
 - «ii) para la emisión de una licencia de piloto comercial o una habilitación de vuelo por instrumentos (IR), durante un período de 36 meses,
 - iii) para la emisión de una habilitación de vuelo por instrumentos básica (BIR), por una duración ilimitada.los períodos de los incisos i) y ii) se contarán a partir del día en el que el piloto haya completado satisfactoriamente el examen de conocimientos teóricos, de conformidad con la letra b), punto 2.».
- 5) En el punto FCL.030 se añade la letra c) siguiente:
- «c) Para la expedición de una BIR, el solicitante de una prueba de pericia deberá, en primer lugar, completar todos los módulos de formación y ser recomendado para la prueba de pericia por una ATO. La ATO pondrá los registros de formación del solicitante a disposición del examinador.».
- 6) En el punto FCL.035, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Reconocimiento de crédito por los conocimientos teóricos
- 1) Los solicitantes que hubieran superado el examen de conocimientos teóricos para una licencia de piloto de transporte de línea aérea obtendrán reconocimiento de crédito para 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 BIR en la misma categoría de aeronave.
 - 2) Los solicitantes que hayan superado el examen de conocimientos teóricos para una licencia de piloto comercial obtendrán reconocimiento de crédito para los requisitos de conocimientos teóricos para:
 - i) la licencia de piloto de aeronave ligera en la misma categoría de aeronave;
 - ii) la licencia de piloto privado en la misma categoría de aeronave; y
 - iii) la asignatura “comunicaciones” de la BIR. Este crédito solo incluirá la parte IFR de la asignatura “comunicaciones” si dicha asignatura se ha completado de conformidad con el punto FCL.310, aplicable a partir del 20 de diciembre de 2019.
 - 3) Los titulares de una IR o los solicitantes que hubieran aprobado el examen de conocimientos teóricos con instrumentos para una categoría de aeronave obtendrán reconocimiento de crédito para los requisitos de instrucción y examen de los conocimientos teóricos para
 - i) la IR en otra categoría de aeronave, y
 - ii) la BIR
 - 4) Los titulares de una licencia de piloto obtendrán reconocimiento de crédito para los requisitos de instrucción y examen de conocimientos teóricos para una licencia de otra categoría de aeronave de acuerdo con el apéndice 1 de la presente Parte. Este crédito se aplica también a los solicitantes de una licencia de piloto que hayan completado satisfactoriamente los exámenes de conocimientos teóricos para la emisión de dicha licencia en otra categoría de aeronave, siempre que dichos exámenes de conocimientos teóricos se encuentren dentro del período de validez especificado en FCL.025, letra c).
 - 5) No obstante lo dispuesto en la letra b), punto 3, los titulares de una IR(A) que hayan terminado un curso modular basado en competencias de IR(A) solo 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 si han aprobado también la instrucción y examen de los conocimientos teóricos correspondientes a la parte IFR del curso obligatoria de conformidad con el punto FCL.720.A., letra b), punto 2, inciso i).».

- 7) El punto FCL.055 se modifica como sigue:
- a) en la letra d), la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:
 - «d) Requisitos específicos de los titulares de una habilitación de vuelo por instrumentos (IR). No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, los titulares de una IR habrán demostrado la capacidad para usar el inglés al nivel de competencia apropiado tal como se define en el apéndice 2 del presente anexo.»;
 - b) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
 - «e) La demostración de la competencia lingüística y el uso del idioma inglés para los titulares de IR debe realizarse a través de un método de evaluación establecido por cualquier autoridad competente.».
- 8) El punto FCL.060 se modifica como sigue:
- a) se suprime la letra a);
 - b) en la letra b), la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) Aviones, helicópteros, aeronaves de despegue vertical y planeadores. Un piloto no operará una aeronave en transporte aéreo comercial o para transportar pasajeros.».
- 9) El punto FCL.065 se modifica como sigue:
- a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) 65 años. Los titulares de una licencia de piloto que hayan llegado a la edad de 65 años no ejercerán de piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial.»;
 - b) se suprime la letra c).
- 10) El punto FCL.100 se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.100 LAPL — Edad mínima**
- Los solicitantes de una LAPL para aviones y helicópteros deberán tener al menos 17 años de edad.».
- 11) El punto FCL.120 se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.120 LAPL — Examen de conocimientos teóricos**
- Los solicitantes de una LAPL demostrarán un nivel de conocimientos teóricos apropiados a las atribuciones otorgadas, a través de exámenes sobre los siguientes aspectos:
- a) asignaturas comunes:
 - Derecho aeronáutico,
 - factores humanos,
 - meteorología,
 - comunicaciones, y
 - navegación.
 - b) asignaturas específicas referidas a las diferentes categorías de aeronave:
 - principios de vuelo,
 - procedimientos operacionales,
 - performance y planificación del vuelo, y
 - conocimiento general de la aeronave.».
- 12) En el punto FCL.110.A, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Requisitos específicos para solicitantes que posean una SPL expedida de conformidad con el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, incluidas las atribuciones para pilotar TMG. Los solicitantes de una LAPL(A) que posean una SPL con las atribuciones para pilotar TMG tendrán que haber completado al menos 21 horas de vuelo en TMG tras la anotación de las atribuciones TMG y cumplir los requisitos del punto FCL.135.A, letra a), en aviones.».

- 13) En el punto FCL.135.A se añade la siguiente letra c):
- «c) Los solicitantes de extensión de las atribuciones de la LAPL(A) al TMG que también posean una SPL de conformidad con el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, incluidas las atribuciones para volar en TMG, obtendrán reconocimiento de crédito de forma completa para los requisitos de la letra a).».
- 14) Se suprimen las secciones 4 y 5 de la subparte B.
- 15) El título de la subparte C se sustituye por el texto siguiente:
- «LICENCIA DE PILOTO PRIVADO (PPL)».**
- 16) El punto FCL.200 se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.200 Edad mínima**
- Los solicitantes de una PPL deberán tener al menos 17 años de edad.».
- 17) En el punto FCL.210, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) Los solicitantes de una PPL deberán realizar un curso de formación en una AO o una DTO.
 - b) El curso incluirá conocimientos teóricos e instrucción de vuelo apropiados a las atribuciones de la PPL solicitada.».
- 18) El punto FCL.215 se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.215 Examen de conocimientos teóricos**
- Los solicitantes de una PPL demostrarán un nivel de conocimientos teóricos apropiados a las atribuciones otorgadas, a través de exámenes sobre los siguientes aspectos:
- a) asignaturas comunes:
 - Derecho aeronáutico,
 - factores humanos,
 - meteorología,
 - comunicaciones, y
 - navegación.
 - b) asignaturas específicas referidas a las diferentes categorías de aeronave:
 - principios de vuelo,
 - procedimientos operacionales,
 - performance y planificación del vuelo, y
 - conocimiento general de la aeronave.».
- 19) El punto FCL.235 se modifica como sigue:
- a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) A través de la realización de una prueba de pericia, los solicitantes de una PPL demostrarán la capacidad para ejercer como piloto al mando en la categoría de aeronave apropiada, y su conocimiento de los procedimientos y maniobras pertinentes con la competencia apropiada a las atribuciones concedidas.»;
 - b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) Los solicitantes de la prueba de pericia deberán haber recibido instrucción de vuelo en la misma clase o tipo de aeronave que se va a utilizar para la prueba de pericia.».
- 20) En el punto FCL.210.A, la letra c) se modifica como sigue:
- a) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:
 - «c) Requisitos específicos para solicitantes que posean una SPL expedida de conformidad con el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, incluidas las atribuciones para pilotar TMG. Los solicitantes de una PPL(A) que posean una SPL con las atribuciones para pilotar TMG deberán haber completado:»;

- b) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1) al menos 24 horas de vuelo en TMG tras la anotación de las atribuciones TMG; y».
- 21) En el punto FCL.210.As, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) A los solicitantes que posean una BPL emitida de conformidad con el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, y estén cualificados para pilotar dirigibles de aire caliente se les reconocerá como crédito el 10 % de su tiempo total de vuelo como piloto al mando en dichos dirigibles hasta un máximo de cinco horas.».
- 22) En la subparte C, se suprimen las secciones 5 y 6.
- 23) El punto FCL.600 se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.600 IR — General**
- Sin perjuicio de las disposiciones del punto FCL.835, las operaciones en IFR con un avión, helicóptero, dirigible o aeronave de despegue vertical solamente podrán ser efectuadas por titulares de una PPL, CPL, MPL y ATPL con una IR apropiada para la categoría de aeronave o, si no se dispone de una IR apropiada para la categoría de aeronave, solamente mientras estén efectuando pruebas de pericia o reciban instrucción en doble mando.».
- 24) En el punto FCL.620 se añade la siguiente letra c):
- «c) A los solicitantes que hayan superado una prueba de pericia para una IR multimotor en un avión multimotor de un solo piloto para el que se requiera una habilitación de clase, se les expedirá también una IR monomotor para la clase de avión monomotor o las habilitaciones de tipo que posean.».
- 25) En el punto FCL.700, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Los titulares de una licencia de piloto solo podrán ejercer como pilotos de una aeronave si disponen de una habilitación de clase o tipo válida y apropiada, a no ser que se dé alguno de los supuestos siguientes:
- 1) si ejercen las atribuciones de una LAPL;
 - 2) si llevan a cabo pruebas de pericia o verificaciones de competencia para la renovación de la habilitación de clase o tipo;
 - 3) si están recibiendo instrucción de vuelo;
 - 4) si disponen de una habilitación de ensayos en vuelo expedida de acuerdo con el punto FCL.820.».
- 26) En el punto FCL.725 se añade la siguiente la letra f):
- «f) Los solicitantes de una habilitación de clase para TMG que también posean una SPL de conformidad con el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, incluidas las atribuciones para volar en TMG, obtendrán reconocimiento de crédito de forma completa para los requisitos de las letras a), b) y c).».
- 27) El punto FCL.740.A se modifica como sigue:
- a) en la letra a), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4) La revalidación de una BIR 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.»;
- b) en la letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1) Habilitaciones de clase de avión monomotor de pistón y de clase TMG. Para la revalidación de una habilitación de clase de avión monomotor de pistón de un solo piloto o la habilitación de clase TMG, los solicitantes tendrán que:»;
- c) en la letra b), se añade el punto 5 siguiente:
- «5) «La verificación de competencia para la revalidación de una habilitación de clase de avión monomotor de un solo piloto podrá combinarse con la verificación de competencia para la revalidación de una BIR, de conformidad con el punto FCL.835, letra g), punto 8.».
- 28) El punto FCL.800 se modifica como sigue:
- a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Los titulares de una licencia de piloto con atribuciones para pilotar aviones o TMG solo realizarán vuelos acrobáticos si poseen una habilitación de vuelo acrobático de conformidad con el presente punto.»;
- b) en la letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1) tras la expedición de la licencia, al menos 30 horas de vuelo como piloto al mando en aviones o TMG;»;

- c) en la letra b), el punto 2, inciso ii), se sustituye por el texto siguiente:
- «ii) al menos cinco horas de instrucción de vuelo acrobático en aviones o TMG pilotados con potencia motriz.»;
- d) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) Las atribuciones de la habilitación de vuelo acrobático estarán limitadas al vuelo acrobático en aviones o TMG pilotados con potencia motriz, dependiendo de en qué aeronave se cumplieron los requisitos de la letra b), punto 1, y la letra b), punto 2), inciso ii). Esta limitación se retirará previa solicitud si un piloto ha completado con éxito al menos tres vuelos de entrenamiento en doble mando en aviones o TMG pilotados con potencia motriz, según proceda, que cubran todas las materias de formación de vuelo acrobático.»;
- e) se añade la letra d) siguiente:
- «d) Los solicitantes de una habilitación de vuelo acrobático que también posean una habilitación de clase para TMG, así como atribuciones de vuelo acrobático avanzadas para planeadores especificadas en el punto SFCL.200, letra d), del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión:
 - 1) estarán exentos de obtener su habilitación de vuelo acrobático limitada a los aviones, como se especifica en la letra c), si han cumplido los requisitos de la letra b), punto 1) y la letra b), punto 2, inciso ii), en aviones, u
 - 2) obtendrán crédito en forma de reconocimiento completo para los requisitos de la letra b) para la expedición de una habilitación de vuelo acrobático restringida a TMG pilotados con potencia motriz. Esta limitación se retirará previa solicitud si un piloto ha completado la formación especificada en la letra c).».
- 29) El punto FCL.805 se modifica como sigue:
- a) en la letra b), el punto 2, inciso iii), se sustituye por el texto siguiente:
- «iii) excepto para los titulares de una SPL de conformidad con el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, cinco vuelos de familiarización en un planeador lanzado por una aeronave.»;
- b) se añade la letra g) siguiente:
- «g) Los solicitantes de una habilitación de remolcado de planeadores o arrastre de publicidad en TMG de conformidad con el presente punto, obtendrán crédito en forma de reconocimiento completo para los requisitos de la letra b) o c), según proceda, si poseen una habilitación de remolcado de planeadores o arrastre de publicidad de conformidad con el punto SFCL.205 del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, según proceda, o si han cumplido todos los requisitos para la expedición de dicha habilitación.».
- 30) El punto FCL.810 se modifica como sigue:
- a) la letra a) se modifica como sigue:
- i) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1) Los solicitantes deberán haber completado un curso de formación en un período de hasta seis meses en una DTO o en una ATO para ejercer las atribuciones de una LAPL o una PPL para aviones, TMG o dirigibles en condiciones VFR nocturnas. El curso se compondrá de:»,
- ii) se añade el punto 4 siguiente:
- «4) Los solicitantes de una habilitación de vuelo nocturno para aviones o TMG de conformidad con el presente punto, obtendrán crédito en forma de reconocimiento completo para los requisitos de los puntos 1 y 2 si poseen una habilitación de vuelo nocturno en TMG de conformidad con el punto SFCL.210 del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión o si han cumplido todos los requisitos para la expedición de dicha habilitación.»;
- b) se suprime la letra c).
- 31) En el punto FCL.815, la frase introductoria de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Atribuciones. Las atribuciones del titular de una habilitación de montaña son llevar a cabo vuelos con aviones o TMG hacia y desde superficies designadas como que requieran habilitación de montaña por las autoridades pertinentes designadas por los Estados miembros.
Los titulares de una LAPL o una PPL con atribuciones para pilotar aviones o TMG podrán obtener la habilitación inicial de montaña para:».
- 32) Se suprime el punto FCL.825.
- 33) Se suprime el punto FCL.830.

34) Se inserta el punto FCL.835 siguiente:

«FCL.835 Habilitación de vuelo por instrumentos básica (BIR)

a) Atribuciones y condiciones

- 1) Las atribuciones de un titular de BIR consisten en llevar a cabo vuelos bajo IFR en aviones de un solo piloto para los que se poseen habilitaciones de clase, a excepción de los aviones o variantes de avión de alta performance si los datos de idoneidad operacional han determinado que se requiere una IR.
- 2) Las atribuciones de la BIR solo se ejercerán de conformidad con el apartado FCL.205.A.
- 3) Solo se podrán ejercer las atribuciones de la BIR durante la noche si el piloto posee una habilitación de vuelo nocturno de conformidad con el punto FCL.810.
- 4) Las atribuciones de una BIR multimotor serán también válidas en aviones monomotor para los que el piloto posea una habilitación de clase monomotor válida.
- 5) El ejercicio de las atribuciones de la BIR estará sujeto a todas las condiciones siguientes:
 - i) la altura de decisión (DH) o la altura de descenso mínima (MDH) utilizadas en mínimos de operación de aeródromo serán al menos 200 pies superiores a las calculadas de otro modo de conformidad con el punto “NCO.OP.110 Mínimos de operación de aeródromo — Aviones y helicópteros” y el punto “NCO.OP.111 Mínimos de operación de aeródromo — Operaciones NPA, APV, CAT I” del anexo VII del Reglamento (UE) n.º 965/2012, y
 - ii) la visibilidad utilizada en mínimos de operación de aeródromo no será inferior a: 1 500 m,
 - iii) el piloto al mando no iniciará un vuelo bajo IFR ni llevará a cabo una transición de VFR a IFR, a menos que:
 - A) en el aeródromo de salida, haya una visibilidad de al menos 1 500 m y el techo de nubes esté situado al menos a 600 pies, o la visibilidad mínima en circuito publicada aplicable a la categoría de aeronave, si este valor es superior, y
 - B) en el aeródromo de destino y en cualquier aeródromo de alternativa requerido, la información meteorológica actual indica, para el período comprendido entre una hora antes y una hora después de la hora estimada de llegada, o entre la hora real de salida y una hora después de la hora estimada de llegada, si este período es más corto, que hay una visibilidad de al menos de 1 500 m y el techo de nubes está situado al menos a 600 pies, o la visibilidad mínima en circuito publicada aplicable a la categoría de aeronave, o la DH/MDH incrementada en 200 pies de conformidad con el inciso i), según el valor mayor.

b) Requisitos previos. Los solicitantes de la BIR deberán ser titulares al menos de una PPL(A).

c) Curso de formación. Los solicitantes de una BIR deberán haber completado en una ATO:

- 1) la instrucción de conocimientos teóricos de conformidad con la letra a) del punto FCL.615;
- 2) instrucción de vuelo que incluya los siguientes módulos de instrucción de vuelo por instrumentos:
 - i) módulo 1 — el módulo de formación de vuelo básica de capacidades de manejo del vuelo por referencia exclusiva a los instrumentos,
 - ii) módulo 2 — el módulo de formación de vuelo aplicada de procedimientos de salida IFR, espera y aproximación 2D y 3D,
 - iii) módulo 3 — el módulo de formación de vuelo aplicada de procedimientos de vuelo IFR en ruta, y
 - iv) módulo 4 — si se pretende una BIR multimotor, el módulo de formación de vuelo aplicada con un motor no operativo incluirá procedimientos de aproximación asimétrica y de aterrizaje abortado, e
- 3) instrucción de vuelo que cumpla los requisitos siguientes:
 - i) el módulo especificado en la letra c), punto 2, inciso i), se llevará a cabo en primer lugar. Los módulos especificados en la letra c), punto 2, incisos ii) y iii), y, si procede, en la letra c), punto 2, inciso iv), podrán llevarse a cabo en el orden elegido por el solicitante,
 - ii) los módulos especificados en la letra c), punto 2, podrán llevarse a cabo en aviones, FSTD o una combinación de ambos. En cualquier caso, el solicitante recibirá formación en el avión que se utilizará para la prueba de pericia,

- iii) los módulos especificados en la letra c), punto 2, incisos i), ii) y iv), podrán iniciarse fuera de una ATO, pero deberán completarse en una ATO. El módulo especificado en la letra c), punto 2, inciso iii), se llevará a cabo fuera de una ATO,
 - iv) antes de comenzar el módulo especificado en la letra c), punto 2, inciso iv), un piloto que no sea titular de una habilitación de clase o tipo de avión multimotor deberá haber recibido la formación multimotor especificada en la subparte H del presente anexo (Parte FCL).
- d) Conocimientos teóricos. Antes de realizar la prueba de pericia y mediante exámenes en las materias contempladas en la letra b) del punto FCL.615, los solicitantes deberán demostrar un nivel de conocimientos teóricos adecuado a las atribuciones otorgadas. El examen de conocimientos teóricos consistirá en un examen escrito relativo a cada módulo especificado en la letra c), punto 2, incisos i), ii) y iii).
- e) Prueba de pericia. Tras la finalización del curso de formación especificado en la letra c), los solicitantes deberán superar una prueba de pericia en un avión de conformidad con el apéndice 7 del presente anexo. Para una BIR multimotor, la prueba de pericia se realizará en un avión multimotor. Para una BIR monomotor, la prueba se llevará a cabo en un avión monomotor. A efectos de este párrafo, un avión multimotor de empuje central se considerará un avión monomotor.
- f) No obstante lo dispuesto en la letra d), los titulares de una BIR monomotor que también posean una habilitación de clase multimotor y que deseen obtener una BIR multimotor por primera vez, deberán completar un curso en una ATO que incluya la formación especificada en la letra c), punto 2, inciso iv), y superar la prueba de pericia indicada en la letra e).
- g) Validez, revalidación y renovación
- 1) Una IR tendrá una validez de un año.
 - 2) Los solicitantes de la revalidación de una BIR deberán:
 - i) superar una verificación de competencia de conformidad con el apéndice 9 de la presente Parte en los tres meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad de la habilitación, o
 - ii) dentro del período de validez, completar seis horas como piloto al mando en IFR, incluyendo tres procedimientos de aproximación por instrumentos, y realizar un vuelo de instrucción de al menos una hora con un instructor que posea atribuciones para impartir formación para la BIR.
 - 3) Para una de cada dos revalidaciones posteriores, el titular de la BIR deberá superar una verificación de competencia de conformidad con el punto 2, inciso i), en un avión.
 - 4) Si un piloto opta por cumplir los requisitos de revalidación especificados en la letra g), punto 2, inciso i), antes de lo prescrito en ese inciso, el nuevo período de validez comenzará a partir de la fecha de la verificación de competencia.
 - 5) los solicitantes que no superen las secciones pertinentes de una verificación de competencia de BIR antes de su fecha de caducidad no ejercerán las atribuciones de la BIR hasta que hayan superado la verificación de competencia.
 - 6) Si una BIR ha caducado, para renovar sus atribuciones, los solicitantes deberán:
 - i) cuando sea preciso para alcanzar el nivel de competencia necesario, completar un curso de actualización impartido por una ATO o, si la BIR está caducada desde hace tres años o menos, por un instructor que posea atribuciones para impartir formación para la BIR, y
 - ii) superar una verificación de competencia en un avión.
 - 7) Para una BIR multimotor, la verificación de competencia para la revalidación o renovación, así como la formación de vuelo exigida en la letra g), punto 2, inciso ii), deberán efectuarse en un avión multimotor.
 - 8) La verificación de competencia para la revalidación o renovación de una BIR podrá combinarse con una verificación de competencia para la revalidación o renovación de una habilitación de clase de avión de un solo piloto en la que puedan ejercerse las atribuciones de la BIR de conformidad con el punto FCL.835, letra a), punto 1.
- h) A los solicitantes de la BIR que sean titulares de una PPL o CPL emitida de conformidad con el anexo I (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 el curso de formación a que se refiere la letra c), punto 2. Para obtener la BIR, los solicitantes deberán:
- 1) completar con éxito la prueba de pericia a que se refiere la letra e);

- 2) demostrar oralmente durante la prueba de pericia al examinador que han adquirido un nivel adecuado de conocimientos teóricos de Derecho aeronáutico, meteorología y planificación y performance de vuelo, y
 - 3) contar con una experiencia de al menos 25 horas de vuelo bajo IFR como piloto al mando en aviones.
- j) El titular de una IR obtendrá crédito en forma de reconocimiento completo para el requisito de la letra c), punto 2.».
- 35) El punto FCL.915, letra c), punto 1, se sustituye por el texto siguiente:
- «c) Reconocimiento de crédito para certificados de instructor adicionales y a efectos de revalidación
- 1) Podrá concederse crédito en forma de reconocimiento completo de las capacidades de enseñanza y aprendizaje a:
 - i) los titulares de un certificado de instructor que soliciten certificados de instructor adicionales, y
 - ii) los solicitantes de un certificado de instructor que ya estén en posesión de un certificado de instructor expedido de conformidad con el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión o con el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión.».
- 36) El punto FCL.905.FI se modifica como sigue:
- a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) una PPL y LAPL en la categoría de aeronave apropiada;»;
 - b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) habilitaciones de clase y tipo para aeronaves de un solo piloto, excepto aviones complejos de alta performance de un solo piloto;»;
 - c) la letra g) se sustituye por el texto siguiente:

«g) una habilitación de remolque de planeador o vuelo acrobático, siempre que se disponga de tales atribuciones y que el FI haya demostrado capacidad para instruir en dicha habilitación ante un FI cualificado de acuerdo con la letra j);
 - d) la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) una BIR o IR en la categoría de aeronave apropiada, siempre que el FI cumpla todas las condiciones siguientes:

 - 1) haber completado como alumno piloto el curso de formación para IRI y haber superado una evaluación de competencia para el certificado de IRI;
 - 2) cumplir los puntos FCL.915.CRI, letra a), FCL.930.CRI y FCL.935 en el caso de aviones multimotor y los puntos FCL.910.TRI, letra c), punto 1, y FCL.915.TRI, letra d), punto 2, en el caso de helicópteros multimotor.

Además de las condiciones 1 y 2:

 - 3) si durante un curso de formación aprobado en una ATO, el FI proporciona entrenamiento en FSTD o supervisa vuelos de formación de alumnos piloto al mando (SPIC) llevados a cabo bajo IFR, habrá completado al menos 50 horas de vuelo bajo IFR tras la emisión de la BIR o la IR, de las cuales un máximo de 10 horas podrá ser en tiempo de instrumentos en tierra en un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II;
 - 4) si el FI imparte formación en una aeronave, habrá completado al menos 200 horas de vuelo en IFR, de las cuales un máximo de 50 pueden ser tiempo de instrumentos en tierra en un FFS, un FTD 2/3 o un FNPT II.»;

e) la letra j), punto 1, se sustituye por el texto siguiente:

«1) hayan completado al menos 500 horas de instrucción de vuelo en la categoría de aeronave apropiada;».
- 37) El punto FCL.910.FI se modifica como sigue:
- a) la letra a) se modifica como sigue:
 - i) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) para la emisión de la PPL y LAPL;

ii) el punto 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;»;

b) en la letra c), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) para los FI(As), 15 horas o 50 despegues de instrucción de vuelo que cubran el programa completo del entrenamiento para la emisión de una PPL(As).».

38) En el punto FCL.915.FI se suprimen las letras e) y f).

39) La letra b) del punto FCL.930.FI se modifica como sigue:

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

«2) al menos 80 horas de instrucción teórica, incluidas pruebas de progreso;»;

b) en el punto 3:

i) el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) en el caso de un FI(As), al menos 20 horas de instrucción de vuelo, de las cuales 15 horas serán de instrucción de vuelo en doble mando.».

ii) se suprimen los incisos iii), iv) y v);

c) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4) Los solicitantes de un certificado FI en otra categoría de aeronaves que sean o hayan sido titulares de un FI(A), (H) o (As) recibirán un crédito de 55 horas para el requisito contemplado en el punto 2 de la letra b).».

40) La letra a) del punto FCL.940.FI se modifica como sigue:

a) el punto 1, inciso i), letra A), se sustituye por el texto siguiente:

«A) en el caso de un FI(A) y un FI(H), al menos 50 horas de instrucción de vuelo en la categoría de aeronave apropiada como FI, TRI, CRI, IRI, MI o como examinador. Si las atribuciones para instruir para IR se van a revalidar, 10 de esas 50 horas serán de instrucción de vuelo para una BIR o IR y deberán haberse completado en los últimos doce meses precedentes a la fecha de caducidad del certificado de FI;»

b) se suprimen las letras C) y D) del punto 1, inciso i);

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

«2) Para al menos una de cada dos revalidaciones en el caso de un FI(A) o un FI(H), o una de cada tres revalidaciones en el caso de un FI(As), los titulares del certificado de FI correspondiente deberán superar una evaluación de competencia de acuerdo con el punto FCL.935.».

41) En el punto FCL.905.TRI, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) la revalidación y renovación de una IR, siempre que el TRI sea titular de una IR válida;».

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

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

43) El punto FCL.915.IRI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.915.IRI

Los solicitantes de un certificado de IRI deberán:

a) en el caso de una IRI(A):

1) para proporcionar entrenamiento en FSTD durante un curso de formación homologado en una ATO, haber completado al menos 200 horas de vuelo en IFR tras la emisión de la BIR o la IR, de las cuales al menos 50 horas serán en aviones;

- 2) para proporcionar entrenamiento en un avión, haber completado al menos 800 horas de vuelo en IFR, de las cuales al menos 400 horas serán en aviones;
 - 3) para solicitar una IRI(A) para aviones multimotor, cumplir los requisitos establecidos en los puntos FCL.915.CRI, letra a), FCL.930.CRI y FCL.935;
- b) en el caso de una IRI(H):
- 1) para proporcionar entrenamiento en FSTD durante un curso de formación homologado en una ATO, haber completado al menos 125 horas de vuelo en IFR tras la emisión de la IR, de las cuales al menos 65 serán de tiempo de vuelo instrumental en helicópteros;
 - 2) para proporcionar entrenamiento en un helicóptero, haber completado al menos 500 horas de vuelo en IFR, de las cuales al menos 250 horas serán de tiempo de vuelo instrumental en helicópteros, y
 - 3) para solicitar una IR(H) para helicópteros multimotor, cumplir los requisitos del punto FCL.905.FI, letra h), punto 2;
- c) los solicitantes de un certificado de IRI(As), deberán haber completado al menos 300 horas de vuelo en IFR, de las cuales al menos 100 horas serán de tiempo de vuelo instrumental en dirigibles.».
- 44) En el punto FCL.905.STI, el punto 2 de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «2) la emisión, revalidación o renovación de una BIR o IR y habilitación de tipo o clase para aviones de un solo piloto, excepto para aviones complejos de alta performance de un solo piloto.».
- 45) En el punto FCL.1005.FE se suprimen las letras d) y e).
- 46) En el punto FCL.1005.TRE, el punto 2 de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «2) verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de las habilitaciones de tipo e IR.».
- 47) En el punto FCL.1005.CRE, la letra b), punto 4, se sustituye por el texto siguiente:
- «4) revalidación y renovación de BIR, siempre que el CRE haya completado:
 - i) 1 500 horas de vuelo como piloto de aviones;
 - ii) 450 horas de vuelo en IFR; y».
- 48) El punto FCL.1005.IRE se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.1005.IRE IRE — Atribuciones**
- Las atribuciones del titular de un certificado de examinador de habilitación de vuelo por instrumentos (IRE) consisten en llevar a cabo pruebas de pericia para la expedición y verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de los BIR o IR.».
- 49) En el punto FCL.1010.SFE, los puntos 1 y 2 de la letra a) se modifican como sigue:
- «a) SFE(A)
- Los solicitantes de un certificado de SFE(A) deberán cumplir todas las condiciones siguientes:
- 1) en el caso de los aviones multipiloto:
 - i) ser o haber sido titular de una ATPL(A) y una habilitación de tipo;
 - ii) un certificado de SFI(A) para el tipo de avión aplicable; y
 - iii) tener al menos 1 500 horas de vuelo como pilotos de aviones multipiloto;
 - 2) en el caso de los aviones complejos de alta performance de un solo piloto:
 - i) ser o haber sido titular de una CPL(A) o una ATPL(A) y una habilitación de tipo;
 - ii) un certificado de SFI(A) para la clase o el tipo de avión aplicable; y
 - iii) tener al menos 500 horas de vuelo como pilotos de aviones de un solo piloto;».

50) En el punto FCL.1005.FIE, la letra c) se modifica como sigue:

- «c) FIE(As). Las atribuciones de un FIE en dirigibles consisten en llevar a cabo las evaluaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de certificados de instructor de dirigibles, siempre que se sea titular del certificado de instructor adecuado.»

51) En el punto FCL.1010.FIE se suprimen las letras d) y e).

52) El apéndice 1 se modifica como sigue:

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

«1. **LAPL y PPL**»;

b) los puntos 1.1 y 1.2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1.1. Para la emisión de una LAPL, el titular de una LAPL en otra categoría de aeronave obtendrá reconocimiento de crédito de forma completa para los requisitos de conocimientos teóricos en las asignaturas comunes establecidas en la letra a) del punto FCL.120.

1.2. Para la emisión de una LAPL o una PPL, los titulares de una PPL, CPL o ATPL en otra categoría de aeronave obtendrán reconocimiento de crédito de forma completa para los requisitos de conocimientos teóricos en las asignaturas comunes establecidas en la letra a) del punto FCL.215. Este crédito también se aplicará a los solicitantes de una LAPL o PPL que posean una BPL expedida de conformidad con el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión o una SPL expedida de conformidad con el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, con excepción de la asignatura “navegación”, que no se contabilizará como crédito»;

c) se suprime el punto 1.2 bis;

d) el punto 1.3 se sustituye por el texto siguiente:

«1.3. Para la emisión de una PPL, el titular de una LAPL en la misma categoría de aeronave obtendrá reconocimiento de crédito de forma completa para los requisitos de instrucción y examen de conocimientos teóricos.»;

e) el punto 1.4 se sustituye por el texto siguiente:

«1.4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1.2, para la emisión de una LAPL(A), el titular de una SPL expedida de conformidad con el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 con atribuciones para pilotar TMG deberá demostrar un nivel adecuado de conocimientos teóricos para la clase avión monomotor de pistón-tierra de conformidad con la letra a), punto 2, del punto FCL.135.A.»;

f) 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 obtendrán reconocimiento de crédito para los requisitos de conocimientos teóricos en las siguientes materias:

- factores humanos,
- meteorología.».

53) El apéndice 3 se modifica como sigue:

a) en el capítulo A, el párrafo siguiente al punto 9, letra f), punto 3, inciso ii), se sustituye por el texto siguiente:

«A los solicitantes que sean titulares de una BIR o de un certificado de haber completado el curso para el Módulo básico de vuelo por instrumentos se les contabilizarán como crédito hasta diez horas del tiempo requerido de instrucción con instrumentos. No se contabilizarán como crédito las horas realizadas en un BITD.»;

b) en el capítulo C, el párrafo siguiente al punto 8, letra e), punto 2, inciso ii), se sustituye por el texto siguiente:

«A los solicitantes que sean titulares de una BIR o de un certificado de haber completado el curso para el Módulo básico de vuelo por instrumentos se les contabilizarán como crédito hasta diez horas del tiempo requerido de instrucción con instrumentos. No se contabilizarán como crédito las horas realizadas en un BITD, y»;

c) en el capítulo D, la letra e) del punto 8 se sustituye por el texto siguiente:

«e) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales hasta 5 horas pueden ser en tiempo de instrumentos en tierra en un FNPT I, FTD 2, FNPT II o FFS. A los solicitantes que sean titulares de una BIR o de un certificado de haber completado el curso para el Módulo básico de vuelo por instrumentos se les contabilizarán como crédito hasta diez horas del tiempo requerido de instrucción con instrumentos. No se contabilizarán como crédito las horas realizadas en un BITD.»;

- d) en el capítulo E, la letra a) del punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «a) haber completado 150 horas de vuelo, incluidas 50 como piloto al mando en aviones, de las cuales 10 horas serán de travesía.
Excepto para el requisito de 50 horas como piloto al mando en aviones, las horas como piloto al mando en otras categorías de aeronave pueden contar para las 150 horas de vuelo de avión en cualquiera de los casos siguientes:
 - 1) 20 horas en helicópteros, si los solicitantes son titulares de una PPL(H);
 - 2) 50 horas en helicópteros, si los solicitantes son titulares de una CPL(H);
 - 3) 10 horas en TMG o planeadores;
 - 4) 20 horas en dirigibles, si los solicitantes son titulares de una PPL(As);
 - 5) 50 horas en dirigibles, si los solicitantes son titulares de una CPL(As).»;
- e) en el capítulo E, el punto 9 se sustituye por el texto siguiente:
- «9. Los solicitantes titulares de una IR(A) obtendrán reconocimiento de crédito para el tiempo de instrucción con instrumentos en doble mando. A los solicitantes titulares de una IR(H) se les contabilizarán como crédito hasta cinco horas del tiempo de instrucción con instrumentos en doble mando, en cuyo caso al menos cinco horas del período de instrucción con instrumentos en doble mando se realizarán en un avión. A los solicitantes que sean titulares de una BIR o de un certificado de haber completado el curso para el Módulo básico de vuelo por instrumentos se les contabilizarán como crédito hasta diez horas del tiempo requerido de instrucción con instrumentos.»;
- f) en el capítulo E, la letra c) del punto 12 se sustituye por el texto siguiente:
- «c) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales hasta 5 horas podrán ser en tiempo de instrumentos en tierra en un FNPT I, FNPT II o FFS. A los solicitantes que sean titulares de una BIR o de un certificado de haber completado el curso para el Módulo básico de vuelo por instrumentos se les contabilizarán como crédito hasta diez horas del tiempo requerido de instrucción con instrumentos. No se contabilizarán como crédito las horas realizadas en un BITD.»;
- 54) En el apéndice 6, el capítulo A se modifica como sigue:
- a) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
 - «2. Los solicitantes de un curso de IR(A) modular serán titulares de una PPL(A) o CPL(A). Los solicitantes del Módulo convencional de vuelo por instrumentos, que no sean titulares de una CPL(A), deberán ser titulares de un certificado de curso para el Módulo básico de vuelo por instrumentos.»;
 - b) el punto 10.1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «10.1. A los titulares de una CPL(A), de una BIR o de un certificado del curso para el Módulo básico de vuelo por instrumentos se les contabilizarán hasta diez horas con respecto al tiempo total de entrenamiento requerido en los puntos 7 y 8.»;
- 55) En el apéndice 6, el capítulo A bis se modifica como sigue:
- a) se cambia la numeración de los puntos 9 y 10, que pasan a ser los puntos 11 y 12;
 - b) los puntos 9 y 10 se insertan como sigue:
 - «9. Los solicitantes de la IR(A) modular basada en competencias que sean titulares de una BIR de conformidad con el punto FCL.835 y que hayan recibido al menos diez horas de vuelo por instrumentos bajo instrucción en una ATO podrán obtener reconocimiento de crédito para el curso de formación a que se refiere el punto 4, a condición de que se hayan incluido todas las cuestiones relativas a la habilitación de instrumentos basada en competencias en dicha formación BIR y hayan sido evaluadas por la ATO que imparte el curso de formación modular de vuelo basado en competencias.
10. Los solicitantes de la IR(A) modular basada en competencias que tengan una experiencia de al menos 50 horas de vuelo bajo IFR como piloto al mando en aviones, deberán:
- a) en una ATO;
 - i) ser evaluados con un nivel aceptable de conocimientos teóricos de habilitación de instrumentos basada en competencias,
 - ii) recibir la formación adecuada para ampliar las atribuciones IFR de conformidad con la letra a) del punto FCL.605.IR;

- b) después de completar a):
- i) completar satisfactoriamente la prueba de pericia para la IR(A) de conformidad con el apéndice 7,
 - ii) demostrar oralmente durante la prueba de pericia al examinador que han adquirido un nivel adecuado de conocimientos teóricos de Derecho aeronáutico, meteorología y planificación y performance de vuelo.»
- 56) El apéndice 7 se modifica como sigue:
- a) el título se sustituye por «**BIR e IR-Prueba de pericia**»;
 - b) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los solicitantes deberán haber recibido instrucción en la misma clase o tipo de aeronave que se vaya a utilizar en la prueba, la cual estará adecuadamente equipada a efectos de entrenamiento y prueba.»;
 - c) el punto 9 se sustituye por el texto siguiente:

«9. Los solicitantes deberán indicar al examinador las verificaciones y tareas que llevan a cabo, incluida la identificación de instalaciones de radio. Las verificaciones se llevarán a cabo de acuerdo con la lista de verificación autorizada para la aeronave en la que se realiza la prueba. Durante la fase de preparación para la prueba previa al vuelo, se requerirá a los solicitantes que determinen los ajustes de potencia y velocidad. Los solicitantes calcularán los datos de performance para el despegue, aproximación y aterrizaje de acuerdo con el manual de operaciones o el manual de vuelo de la aeronave utilizada.»;
 - d) en el punto 11, al final del cuadro para los «aviones», el texto correspondiente a la nota a pie de página (+ +) se sustituye por el texto siguiente:

«(++) Para obtener o mantener atribuciones PBN, una aproximación en la sección 4 o en la sección 5 deberá ser una RNP APCH. Cuando una RNP APCH no sea posible, deberá efectuarse con un FSTD (dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento) adecuadamente equipado.»;
 - e) en el punto 11, al final del cuadro para los «helicópteros», el texto correspondiente a la nota a pie de página (+) se sustituye por el texto siguiente:

«(+) Para obtener o mantener atribuciones PBN, una aproximación en la sección 4 o en la sección 5 deberá ser una RNP APCH. Cuando una RNP APCH no sea posible, deberá efectuarse con un FSTD (dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento) adecuadamente equipado.».
- 57) El título del apéndice 9 se sustituye por «**Entrenamiento, prueba de pericia y verificación de competencia para la MPL, ATPL, habilitaciones de tipo y clase y verificación de competencia para la BIR e IR**».
- 58) El apéndice 9 se modifica como sigue:
- a) en el punto 5 de la sección B, la letra l) se sustituye por el texto siguiente:

«l) Para obtener o mantener atribuciones PBN, una aproximación deberá ser una RNP APCH. Cuando una RNP APCH no sea posible, deberá efectuarse con un FSTD adecuadamente equipado.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en los casos en que una verificación de competencia para la revalidación de atribuciones PBN no incluya un ejercicio de RNP APCH, las atribuciones PBN del piloto no incluirán la RNP APDCH. La restricción se levantará si el piloto ha completado una verificación de competencia que incluye un ejercicio de RNP APCH.»;
 - b) en el punto 6 de la sección B, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) La letra “M” en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.»;
 - c) en el punto 6 de la sección B, la letra j) se sustituye por el texto siguiente:

«j) Para obtener o mantener atribuciones PBN, una aproximación deberá ser una RNP APCH. Cuando una RNP APCH no sea posible, deberá efectuarse con un FSTD adecuadamente equipado.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en los casos en que una verificación de competencia para la revalidación de atribuciones PBN no incluya un ejercicio de RNP APCH, las atribuciones PBN del piloto no incluirán la RNP APDCH. La restricción se levantará si el piloto ha completado una verificación de competencia que incluye un ejercicio de RNP APCH.»;

- d) en el punto 6 de la sección B, en el cuadro que figura a continuación de la letra j), la fila correspondiente al ejercicio de 3.8.3.4 se sustituye por el texto siguiente:

<p>«3.8.3.4* manual con un motor no operativo simulado durante la aproximación final, bien hasta el punto de toma de contacto, o bien a lo largo de todo el procedimiento de aproximación frustrada (si procede), empezando:</p> <p>i) antes de descender por debajo de la altura de 1 000 pies sobre el nivel del aeródromo, y</p> <p>ii) después de descender por debajo de la altura de 1000 pies sobre el nivel del aeródromo.</p> <p>En aviones no certificados en la categoría de transporte (JAR/FAR 25) o como aviones de categoría de tercer nivel (SFAR 23), la aproximación con fallo simulado de motor y la subsiguiente maniobra de motor y al aire se iniciará junto con la aproximación 2D de conformidad con 3.8.4. La maniobra de motor y al aire se iniciará cuando se alcance la altura/altitud de margen de franqueamiento de obstáculos publicada (OCH/A), sin embargo no después de alcanzar una altura/altitud mínima de descenso (MDH/A) de 500 pies sobre la elevación del umbral de pista. En aviones que tengan la misma performance que un avión de categoría de transporte en relación con la masa de despegue y la altitud de densidad, el instructor puede simular el fallo del motor de acuerdo con el ejercicio 3.8.3.4.</p>	P →	→		M»;	
---	-----	---	--	-----	--

- e) en el punto 6 de la sección B, en el cuadro que figura a continuación de la letra j), se suprime la fila correspondiente al ejercicio de 3.8.3.5;

- f) en la sección C, se inserta el nuevo punto 8 bis:

«8 bis) Para obtener o mantener atribuciones PBN, una aproximación deberá ser una RNP APCH. Cuando una RNP APCH no sea posible, deberá efectuarse con un FSTD adecuadamente equipado.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en los casos en que una verificación de competencia para la revalidación de atribuciones PBN no incluya un ejercicio de RNP APCH, las atribuciones PBN del piloto no incluirán la RNP APDCH. La restricción se levantará si el piloto ha completado una verificación de competencia que incluye un ejercicio de RNP APCH.».

ANEXO II

El punto MED.A.030 del anexo IV (Parte MED) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión se modifica como sigue:

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

«c) Para el ejercicio de las atribuciones de:

- 1) una licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL), una licencia de piloto de globo (BPL) expedida de conformidad con el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, o una licencia de piloto de planeador (SPL) expedida de conformidad con el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, el piloto deberá estar en posesión, como mínimo, de un certificado médico para licencias LAPL válido;
- 2) una licencia de piloto privado (PPL), el piloto deberá estar en posesión, como mínimo, de un certificado médico de clase 2 válido;
- 3) una licencia BPL a efectos de:
 - i) vuelos en globo comerciales para pasajeros, el piloto deberá estar en posesión, como mínimo, de un certificado médico de clase 2 válido,
 - ii) una operación comercial distinta del transporte comercial de pasajeros en globo, con más de cuatro personas a bordo de la aeronave, el piloto deberá estar en posesión, como mínimo, de un certificado médico de clase 2 válido;
- 4) una licencia SPL a efectos de operaciones con un planeador comercial distintas de las especificadas en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, el piloto deberá estar en posesión, como mínimo, de un certificado médico de clase 2 válido;
- 5) una licencia de piloto comercial (CPL), de piloto con tripulación múltiple (MPL) o de piloto de transporte de línea aérea (ATPL), el piloto deberá estar en posesión de un certificado médico de clase 1 válido»;

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

- «e) Si la licencia PPL tiene habilitación de vuelo por instrumentos o una habilitación de vuelo por instrumentos básica, el titular de la licencia deberá someterse a una audiometría de tonos puros, con la periodicidad y niveles requeridos para los titulares de certificados médicos de clase 1.»
-

ANEXO III

El anexo VI (Parte ARA) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión se modifica como sigue:

- 1) En el punto ARA.GEN.220, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) La autoridad competente elaborará y mantendrá actualizada una lista de todos los certificados de organización, certificados de calificación de FSTD y licencias personales, certificados y certificaciones que haya expedido, declaraciones de DTO recibidas y programas de formación de DTO verificados o aprobados para el cumplimiento del anexo I (Parte FCL), el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión o el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión.».
- 2) El punto ARA.GEN.350 se modifica como sigue:
 - a) la frase introductoria de la letra d bis se sustituye por el texto siguiente:
 - «d bis) No obstante lo dispuesto en las letras a) a d), en el caso de las DTO, si durante la supervisión, o por cualquier otro medio, la autoridad competente encuentra indicios de incumplimiento por una DTO de los requisitos esenciales que se establecen en el anexo IV del Reglamento (UE) 2018/1139, de los requisitos del anexo I (Parte FCL) y el anexo VIII (Parte DTO) del presente Reglamento, o de los requisitos del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/395 de la Comisión y del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, la autoridad competente deberá:»;
 - b) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
 - «e) Sin perjuicio de eventuales medidas coercitivas adicionales, si la autoridad de un Estado miembro que actúa de conformidad con el apartado ARA.GEN.300, letra d), detecta cualquier incumplimiento de los requisitos esenciales que se establecen en el anexo IV del Reglamento (UE) 2018/1139, de los requisitos del anexo I (Parte FCL), el anexo VII (Parte ORA) y el anexo VIII (Parte DTO) del presente Reglamento, o de los requisitos del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/395 de la Comisión y del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión por parte de una organización certificada por la autoridad competente de otro Estado miembro o por la Agencia, o que haya presentado una declaración a estas, informará de tal incumplimiento a dicha autoridad competente.».
- 3) En el punto ARA.GEN.360, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) Tras recibir una solicitud del titular de una licencia para un cambio de autoridad competente, tal como se especifica en el punto FCL.015, letra e), del anexo I (Parte FCL), el punto BFCL.015, letra f), del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión o el punto SFCL.015, letra f), del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, la autoridad competente destinataria, sin demora indebida, solicitará a la autoridad competente del titular de la licencia que transfiera, sin demora indebida, todo lo siguiente:
 - 1) una verificación de la licencia;
 - 2) copias de los registros médicos del titular de la licencia conservados por dicha autoridad competente con arreglo a los puntos ARA.GEN.220 y ARA.MED.150. Los registros médicos se transferirán de conformidad con el punto MED.A.015 del anexo IV (Parte MED) e incluirán un resumen del historial médico pertinente del solicitante, verificado y firmado por el evaluador médico.».
- 4) En el punto ARA.FCL.200 se añade la siguiente letra e):
 - «e) Instructores para los certificados de FI(B) o FI(S): La autoridad competente desarrollará procedimientos adecuados para la realización de los vuelos de entrenamiento bajo supervisión especificados en:
 - 1) el punto BFCL.315, letra a), punto 5, inciso ii), y el punto BFCL.360, letra a), punto 2, del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión; y
 - 2) el punto SFCL.315, letra a), punto 7, inciso ii), y el punto SFCL.360, letra a), punto 2, del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión.».
- 5) En el punto ARA.FCL.250, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3) incumplimiento, por el titular de la licencia, de los requisitos aplicables del anexo I (Parte FCL) y el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, o del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión;».

- 6) En el punto ARA.FCL.300, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) La autoridad competente adoptará los acuerdos y procedimientos necesarios para que los solicitantes puedan realizar los exámenes de conocimientos teóricos con arreglo a los requisitos aplicables del anexo I (Parte FCL) y el anexo III (Parte-BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, o del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión.».
- 7) Se inserta el siguiente punto ARAO.110 después del punto ARA.ATO.105:
- «ARA.ATO.110 Aprobación de listas de equipo mínimo**
- Cuando la autoridad competente reciba una solicitud de aprobación de una lista de equipo mínimo con arreglo a los puntos ORO.MLR.105 del anexo III (Parte ORO) y NCC.GEN.101 del anexo VI (Parte NCC), del Reglamento (UE) n.º 965/2012, actuará de conformidad con el punto ARO.OPS.205 del anexo II (Parte ARO) de dicho Reglamento.».
- 8) En el punto ARA.DTO.100, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) si la declaración no contiene la información requerida o contiene información que indica el incumplimiento de los requisitos esenciales que se establecen en el anexo IV del Reglamento (UE) 2018/1139, de los requisitos del anexo I (Parte FCL) y el anexo VIII (Parte DTO) del presente Reglamento, o de los requisitos del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión y del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, la autoridad competente actuará de conformidad con la letra d) *bis* del punto ARA.GEN.350.».
- 9) En el punto ARA.DTO.110, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Tras la recepción del programa de formación de una DTO, así como de cualquier modificación del mismo, notificado de conformidad con el apartado DTO.GEN.115, letra c), del anexo VIII (Parte DTO) o la solicitud de aprobación del programa de formación de una DTO presentada de acuerdo con lo dispuesto en el apartado DTO.GEN.230, letra c), de dicho anexo, la autoridad competente verificará la conformidad de los programas de formación con los requisitos del anexo I (Parte FCL) y el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, y del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, según proceda.».
- 10) El apéndice I se modifica como sigue:
- a) la frase introductoria tras el encabezamiento **«Licencia de tripulación de vuelo»** se sustituye por el texto siguiente:

«La licencia de tripulación de vuelo expedida por un Estado miembro con arreglo al anexo I (Parte FCL) y el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, y al anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, se ajustará a las siguientes especificaciones:»;
 - b) en la letra a), el punto 1, inciso III), se sustituye por el texto siguiente:

«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”, “BFCL” o “SFCL”, según proceda, y un código de números o letras en números arábigos y texto en alfabeto latino;»;
 - c) en la letra a), el punto 2, inciso XII), se sustituye por el texto siguiente:

«XII) habilitaciones, certificados y, en el caso de globos y planeadores, atribuciones: clase, tipo, certificados de instructor, etc., con fechas de caducidad, según corresponda. Las atribuciones de radiotelefonía (R/T) pueden aparecer en la licencia o en un certificado independiente;»;
 - d) la plantilla después de la letra c), con el encabezamiento «Página de cubierta» (Formulario EASA 141, edición 2), se modifica como sigue:
 - i) la frase «Expedido conforme a la Parte-FCL» se sustituye por el texto siguiente:

«Expedida de conformidad con la Parte FCL/Parte BFCL/Parte SFCL (suprímase lo que no proceda).».
 - ii) la frase «Esta licencia cumple las normas de la OACI, excepto en lo referente a las atribuciones de la LAPL y la EIR» se sustituye por el texto siguiente:

«Esta licencia cumple las normas de la OACI, excepto en lo referente a las atribuciones LAPL y la BIR o cuando vaya acompañada de un certificado médico para licencias LAPL;»;
 - e) en la plantilla después del encabezamiento «Página 2», la frase «El número de serie de la licencia comenzará siempre por el código de país de las Naciones Unidas del Estado de expedición de la licencia seguido de “FCL”. (Observación asociada al campo III — Número de licencia) se sustituye por el texto siguiente:

«El número de orden de la licencia comenzará siempre por el código de país de las Naciones Unidas del Estado de expedición, seguido de “FCL”, “BFCL” o “SFCL”, según proceda.»;

f) la plantilla después del encabezamiento «Página 3» se modifica como sigue:

- i) La frase «Las abreviaturas utilizadas serán las utilizadas en la Parte-FCL [por ejemplo, PPL(H), ATPL(A), etc.]» (texto asociado con el campo n.º II — Título de la licencia, fecha de expedición inicial y código de país) se sustituye por el texto siguiente:

«Las abreviaturas utilizadas serán las que se indican en la parte FCL [por ejemplo, PPL(H), ATPL(A), etc.], la Parte BFCL y la Parte SFACL.»

- ii) después de la frase «En caso de LAPL: LAPL no expedida con arreglo a las normas de la OACI» (texto asociado al campo n.º XIII – Observaciones), se añade el texto siguiente:

«En caso de SPL, excepto en los casos mencionados en el artículo 3 ter, apartado 2, letra b), del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión: Atribuciones de vuelo de vuelo acrobático y de vuelo entre nubes en planeadores, así como los métodos de lanzamiento que deben ejercerse de conformidad con los puntos SFCL.155, SFCL.200 y SFCL.215 del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, según proceda.»

11) El apéndice III se sustituye por el texto siguiente:

«CERTIFICADO PARA ORGANIZACIONES DE FORMACIÓN APROBADAS (ATO)

Unión Europea *

Autoridad competente

CERTIFICADO DE ORGANIZACIÓN DE FORMACIÓN APROBADA

[NÚMERO DE CERTIFICADO/REFERENCIA]

De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión [y con el Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión/el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 [AJÚSTESE SEGÚN PROCEDA] y en las condiciones especificadas a continuación, la [Autoridad Competente] certifica por el presente

[NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN DE FORMACIÓN]

[DIRECCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN DE FORMACIÓN]

como organización de formación certificada conforme a la Parte ORA habilitada para impartir cursos de formación de la Parte FCL, incluida la utilización de FSTD, tal como se recoge en la aprobación del curso de formación adjunta/cursos de formación de la Parte BFCL/cursos de formación de la Parte SFCL [AJÚSTESE SEGÚN PROCEDA].

CONDICIONES:

Las atribuciones y el ámbito de aplicación del presente certificado se limitan a la prestación de cursos de formación, incluida la utilización de FSTD, tal como se recoge en la lista anexa a la aprobación del curso de formación adjunta.

El presente certificado seguirá siendo válido mientras la organización aprobada cumpla la Parte ORA, la Parte FCL, la Parte BFCL, la Parte SFCL [AJÚSTESE SEGÚN PROCEDA] y otras normas aplicables.

Siempre que se cumplan las condiciones señaladas, el presente certificado conservará su validez salvo que sea sustituido, limitado, suspendido o revocado, o que su titular renuncie a él.

Fecha de expedición:

Firmado:

[Autoridad competente]

* “Unión Europea” se borrará en el caso de terceros Estados no miembros de la UE.

CERTIFICADO DE ORGANIZACIÓN DE FORMACIÓN APROBADA

APROBACIÓN DE UN CURSO DE FORMACIÓN

Adjunto al certificado ATO n.º:

[NÚMERO DE CERTIFICADO/REFERENCIA]

[NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN DE FORMACIÓN]

puede ofrecer e impartir los siguientes cursos de formación de la Parte FCL/Parte BFCL/Parte SFCL [AJÚSTESE SEGÚN PROCEDA] y utilizar los siguientes FSTD:

Curso de formación	FSTD(s) utilizados, incluido el código de letra ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Según lo indicado en el certificado de calificación

Esta aprobación del curso de instrucción es válida mientras:

- el certificado de la ATO no sea sustituido, limitado, suspendido o revocado, o su titular no renuncie a él, y
- todas las operaciones se ejecutan conforme a la Parte ORA, la Parte FCL, la Parte BFCL, la Parte SFCL [AJÚSTESE SEGÚN PROCEDA], otras normas aplicables y los procedimientos recogidos en la documentación de la organización en virtud de la Parte ORA, llegado el caso.

Fecha de expedición:

Firmado: [Autoridad competente]

Por el Estado miembro/EASA

FORMULARIO EASA 143, edición 2 — Página 2/2».

12) El apéndice VIII se sustituye por el texto siguiente:

«Aprobación del programa de formación

de una organización de formación declarada (DTO)

Unión Europea (*)

Autoridad competente

Autoridad expedidora:

Nombre de la DTO:

Número de referencia de la DTO:

Programa(s) de formación aprobado(s):

Estandarización de examinadores — FE(S), FE(B) (**)

Curso de actualización para examinadores — FE(S), FE(B) (**)

Referencia del documento:

Observaciones:

La autoridad competente antes mencionada ha verificado el (los) programa(s) de formación anteriormente mencionado(s) y ha comprobado que cumple(n) los requisitos del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión y del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión.

Fecha de expedición:

Firmado: [Autoridad competente]

(*) “Unión Europea” se borrará en el caso de Estados no miembros de la UE.

(**) Se ajustará según proceda.

Formulario EASA XXX, edición 2 — Página 1/1».

ANEXO IV

El anexo VII (Parte ORA) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión se modifica como sigue:

- 1) El punto ORA.ATO.110 se modifica como sigue:
 - a) en la letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1) garantizar que la formación proporcionada se ajusta al anexo I (Parte FCL), el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión o el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, según proceda, y, en caso de formación para ensayos en vuelo, que se han establecido los requisitos correspondientes al anexo I (Parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión y el programa de formación;»;
 - b) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
 - «d) Los instructores de vuelo y los instructores de entrenamiento en simulador de vuelo dispondrán de las cualificaciones que exigen el anexo I (Parte FCL) y el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, y el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión para el tipo de formación que impartan.».
- 2) En el punto ORA.ATO.125, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) El programa de formación cumplirá los requisitos de anexo I (Parte FCL), del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión o del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, según proceda, y, en caso de formación para ensayos en vuelo, los requisitos correspondientes al anexo I (Parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión.»;

ANEXO V

el anexo VIII (Parte DTO) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión se modifica como sigue:

1) El punto DTO.GEN.110 se modifica como sigue:

a) en la letra a), los puntos 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3) para planeadores, de conformidad con los requisitos del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión:

a) instrucción teórica para la SPL;

b) Instrucción de vuelo para la SPL;

c) formación para la ampliación de las atribuciones a planeadores o TMG de conformidad con el punto SFCL.150;

d) formación para métodos de lanzamiento adicionales de conformidad con el punto SFCL.155;

e) formación para habilitaciones y atribuciones adicionales: atribuciones de vuelo acrobático básicas y avanzadas, habilitación de remolcado de planeadores y arrastre de publicidad aérea, habilitación de vuelo nocturno en TMG y atribuciones de vuelo entre nubes en planeadores;

f) formación para el certificado de instructor de vuelo para planeadores [FI(S)];

g) curso de actualización de FI(S);

4) para globos, de conformidad con los requisitos del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión:

a) instrucción sobre conocimientos teóricos para la BPL;

b) instrucción de vuelo para la BPL;

c) formación para extensión de clase o grupo de conformidad con el apartado BFCL.150;

d) formación para habilitaciones adicionales: habilitación de vuelo cautivo en globo de aire caliente, de vuelo nocturno y de operaciones comerciales

g) formación para el certificado de instructor de vuelo para globos [FI(B)];

h) curso de actualización de FI(B);

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

«b) Una DTO estará autorizada a impartir también los cursos para examinadores mencionados en los puntos BFCL.430 y BFCL.460, letra b), punto 1, del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión para FE(B), así como en los puntos SFCL.430 y SFCL.460, letra b), punto 1, del anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión para FE(S), siempre que la DTO haya presentado una declaración de conformidad con el punto DTO.GEN.115 y la autoridad competente haya aprobado el programa de formación de conformidad con el punto DTO.GEN.230, letra c).».

2) En el punto DTO.GEN.115, letra a), el punto 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8) declaración en la que se confirme que la DTO cumple y seguirá cumpliendo, durante todas las actividades de formación a que se refiere la declaración, los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (UE) 2018/1139, los requisitos del anexo I (Parte FCL) y el anexo VIII (Parte DTO) del presente Reglamento, y los requisitos del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión y el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión.».

3) El punto DTO.GEN.210 se modifica como sigue:

a) en la letra a), el punto 2, inciso i), se sustituye por el texto siguiente:

«i) que la formación impartida se ajusta a los requisitos del anexo I (Parte FCL) y el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión y el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, y al programa de formación de la DTO.»;

- b) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) Los instructores de vuelo y los instructores de entrenamiento en simulador de vuelo dispondrán de las calificaciones que exigen el anexo I (Parte FCL) y el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión, y el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión para el tipo de formación que impartan.».
- 4) El punto DTO.GEN.230 se modifica como sigue:
- a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Los programas de formación deberán ajustarse a los requisitos del anexo I (Parte FCL), el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión y el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, según proceda.»;
- b) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) Una DTO tendrá derecho a impartir la formación a que se refiere el punto DTO.GEN.110, letra b), solo en caso de que su programa de formación correspondiente, así como cualquier modificación del mismo, haya recibido de la autoridad competente, a solicitud de la DTO, una aprobación de conformidad con el apartado ARA. DTO.110, en la que se confirme que el programa de formación y las eventuales modificaciones se ajustan a los requisitos del anexo I (Parte FCL), el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión y el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, según proceda. La DTO solicitará dicha aprobación mediante la presentación de su declaración de conformidad con el punto DTO.GEN.115.».
- 5) En el apéndice 1, la sección 9 de la declaración se sustituye por el texto siguiente:

«9.	<p>Declaración</p> <p>La DTO ha desarrollado una política de seguridad de conformidad con el anexo VIII (Parte DTO) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión y, en particular, con el punto DTO.GEN.210, letra a), punto 1, inciso ii), y aplicará esa política durante todas las actividades de formación incluidas en la declaración. La DTO cumple y seguirá cumpliendo, durante todas las actividades de formación a que se refiere la declaración, los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (UE) 2018/1139, los requisitos del anexo I (Parte FCL) y el anexo VIII (Parte DTO) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, y los requisitos del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión y el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión.</p> <p>Confirmamos que toda la información contenida en la presente declaración, incluidos sus anexos (si procede), es completa y correcta.</p> <p>Nombre, fecha y firma del representante de la DTO</p> <p>Nombre, fecha y firma del director de formación de la DTO».</p>
-----	---