

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/2193 DE LA COMISIÓN****de 16 de diciembre de 2020****por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 en lo que respecta a los requisitos de competencia y métodos de instrucción de la tripulación de vuelo, y en lo que respecta a la notificación, el análisis y el seguimiento de los sucesos en la aviación civil**

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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 23. apartado 1, su artículo 27, apartado 1, y su artículo 72, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión <sup>(2)</sup> establece los requisitos de entrenamiento, prueba y verificación para la concesión de licencias de piloto.
- (2) El Plan Europeo de Seguridad Aérea adoptado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («Agencia») de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (UE) 2018/1139, señaló que es de vital importancia que el personal de aviación tenga las competencias adecuadas y que los métodos de instrucción deben adaptarse para garantizar que el personal sea capaz de lidiar con las nuevas tecnologías emergentes y la creciente complejidad del sistema de aviación.
- (3) En 2013, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) publicó el *Manual de instrucción basada en datos comprobados* (doc. 9995 AN/497), que contiene el marco completo de competencias («competencias básicas») con sus descripciones correspondientes y los indicadores de comportamiento asociados para evaluar dichas competencias, que abarcan lo que antes se conocía como conocimientos técnicos y no técnicos en instrucción, capacidades y actitudes de los pilotos. En este nuevo enfoque, el contenido de la instrucción se ajusta a las competencias reales necesarias para operar de manera segura, eficaz y eficiente en un entorno de transporte aéreo comercial.
- (4) El objetivo de la «instrucción basada en evidencias» (EBT: *evidence-based training*) es mejorar la seguridad y potenciar las competencias de las tripulaciones de vuelo para operar con seguridad la aeronave en todos los regímenes de vuelo y para que sean capaces de identificar y gestionar situaciones imprevistas. El concepto de la EBT está diseñado para maximizar el aprendizaje y limitar las verificaciones formales.
- (5) Se espera que la adaptación del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 al Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> en lo que respecta a la notificación, el análisis y el seguimiento de los sucesos en la aviación civil aumente la seguridad jurídica, apoye las inspecciones de normalización de la Agencia en el ámbito de la notificación de sucesos y apoye la aplicación de sistemas eficaces de notificación de sucesos como parte de la gestión de la seguridad.

<sup>(1)</sup> DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18).

- (6) En consecuencia, procede modificar el Reglamento (UE) n.º 1178/2011.
- (7) La Agencia ha elaborado un proyecto de normas de aplicación y lo ha presentado junto con el Dictamen n.º 08/2019 <sup>(4)</sup>, de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 2018/1139.
- (8) Las negociaciones entre la Unión y determinados terceros países siguen en curso, también en lo referente a la conversión de las licencias de piloto y de los certificados médicos asociados. Con el objetivo de garantizar que, en vista de tales negociaciones, los Estados miembros puedan seguir reconociendo temporalmente licencias y certificados médicos de terceros países, resulta necesario prorrogar el plazo durante el cual los Estados miembros pueden decidir no aplicar en su territorio las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 a los pilotos titulares de una licencia y de un certificado médico asociado expedidos por un tercer país que participe en la explotación no comercial de determinadas aeronaves.
- (9) Además, las modificaciones del apéndice 1 del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, introducidas por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1974 de la Comisión <sup>(5)</sup> y que se aplicarán a partir del 31 de enero de 2022, deben adaptarse a las modificaciones de dicho apéndice introducidas por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/359 de la Comisión <sup>(6)</sup>.
- (10) El Reglamento también debe cambiarse para corregir algunos errores técnicos, que figuraban en modificaciones anteriores, así como para aclarar determinadas disposiciones.
- (11) Las modificaciones relacionadas con la habilitación de vuelo por instrumentos básica deben ser aplicables en la misma fecha que las disposiciones conexas del Reglamento (UE) 2020/359, es decir, el 8 de septiembre de 2021.
- (12) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido de conformidad con el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

### **Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 1178/2011**

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

- 1) En el artículo 12, apartado 4, la fecha «20 de junio de 2021» se sustituye por la fecha «20 de junio de 2022».
- 2) Los anexos I, VI y VII se modifican con arreglo al anexo I del presente Reglamento.
- 3) Los anexos I y VI se corrigen de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.

#### *Artículo 2*

### **Fecha de entrada en vigor y aplicación**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El punto 1, letra r), del anexo I y el punto 1, letra a), del anexo II se aplicarán a partir del 8 de septiembre de 2021 y el punto 1, letra p), del anexo I se aplicará a partir del 31 de enero de 2022.

<sup>(4)</sup> <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

<sup>(5)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1974 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2018, 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 (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 326 de 20.12.2018, p. 1).

<sup>(6)</sup> 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 (DO L 67 de 5.3.2020, p. 82).

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

Hecho en Bruselas, el 16 de diciembre de 2020.

*Por la Comisión*  
*La Presidenta*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANEXO I

Los anexos I, VI y VII del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 se modifican como sigue:

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

a) en el apartado FCL.010, se insertan las definiciones siguientes:

- i) «“Operador de EBT (*evidence based training*: instrucción basada en evidencias)”: organización que es titular de un certificado de operador aéreo (AOC), de conformidad con el anexo III (parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012, y que ha puesto en marcha un programa de EBT aprobado por la autoridad competente, de conformidad con lo dispuesto en dicho Reglamento.»;
- ii) «“Evaluación práctica de la EBT”: método de evaluación del rendimiento que sirve para verificar la puesta en práctica integral de competencias. Tiene lugar en un entorno simulado o en un entorno operativo.»;
- iii) «“Programa de EBT”: programa de evaluación y entrenamiento de pilotos de conformidad con el apartado ORO.FC.231 del anexo III (parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012.»;
- iv) «“Programa de EBT mixto”: programa de entrenamiento y verificación periódicos de un operador previsto en el apartado ORO.FC.230 del anexo III (parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012, parte del cual se dedica a la implementación de una EBT, pero que no sustituye a las verificaciones de competencia previstas en el apéndice 9 del presente anexo.»;

b) en el apartado FCL.015, se añade la letra g) siguiente:

- «g) El entrenamiento realizado en aeronaves o en FSTD de conformidad con el anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 se tendrá en cuenta para los requisitos de experiencia y revalidación establecidos en el presente anexo (Parte FCL).»;

c) en el apartado FCL.035, letra a), se añade el punto 4 siguiente:

- «4) Todas las horas de vuelo en aviones o TMG que estén sujetas a una decisión de un Estado miembro adoptada de conformidad con el artículo 2, apartado 8, letras a) o c), del Reglamento (UE) 2018/1139, o que entren en el ámbito de aplicación del anexo I de dicho Reglamento, se reconocerán en su totalidad como crédito para el cumplimiento de los requisitos de tiempo de vuelo del apartado FCL.140.A, letra a), punto 1, y del apartado FCL.740.A, letra b), punto 1, inciso ii), del presente anexo, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
  - i) el avión o TMG de que se trate pertenece a la misma categoría y clase que la aeronave de la Parte FCL para la que deben reconocerse como crédito las horas de vuelo;
  - ii) en el caso de vuelos de entrenamiento con un instructor, el avión o TMG utilizado está sujeto a una autorización especificada en el apartado ORA.ATO.135 del anexo VII (parte ORA) o en el apartado DTO.GEN.240 del anexo VIII (Parte DTO).»;

d) en el apartado FCL.235, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) Mediante la realización de una prueba de pericia, los solicitantes de una PPL demostrarán la capacidad para realizar, actuando como PIC en la categoría de aeronave apropiada, los procedimientos y maniobras pertinentes con la competencia apropiada a las atribuciones otorgadas.»;

e) el apartado FCL.625 se modifica como sigue:

i) en la letra b), se añade el punto 4 siguiente:

- «4) A los solicitantes de la revalidación de una IR se les reconocerá la totalidad de los créditos correspondientes a la verificación de competencia requerida en esta subparte cuando completen una evaluación práctica de la EBT de conformidad con el apéndice 10 en relación con la IR en un operador de EBT.»;

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

«c) Renovación

Si una IR ha caducado, para renovar sus atribuciones, los solicitantes deberán cumplir todo lo siguiente:

1) a fin de determinar si es necesario un curso de actualización para que el solicitante alcance el nivel de competencia requerido para superar la parte instrumental de la prueba de pericia de acuerdo con el apéndice 9, deberán someterse a una evaluación en cualquiera de las siguientes organizaciones:

- i) en una ATO;
- ii) en un operador de EBT que esté específicamente autorizado para impartir dichos cursos de actualización;

- 2) si la organización que realiza la evaluación lo considera necesario de conformidad con el punto 1, deberán completar un curso de actualización en dicha organización;
  - 3) después de cumplir con el punto 1 y, según proceda, con el punto 2, deberán superar una verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 o completar una evaluación práctica de la EBT de acuerdo con el apéndice 10 en la categoría de aeronave pertinente. Dicha evaluación práctica de la EBT puede combinarse con el curso de actualización especificado en el punto 2;
  - 4) deberán ser titulares de la habilitación de clase o tipo correspondiente, a menos que se especifique otra cosa en el presente anexo.»
- iii) las letras e) y f) se sustituyen por el texto siguiente:
- «e) Los titulares de una IR válida en una licencia de piloto expedida por un tercer país de conformidad con el anexo 1 del Convenio de Chicago estarán exentos del cumplimiento de los requisitos establecidos en la letra c), puntos 1 y 2, y la letra d), a la hora de renovar las atribuciones de la IR contenidas en licencias expedidas de conformidad con el presente anexo.
  - f) La verificación de competencia mencionada en la letra c), punto 3, podrá combinarse con una verificación de competencia realizada para la renovación de la habilitación de clase o tipo correspondiente.»
- f) el apartado FCL.625.A, letra a), se modifica como sigue:
- i) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
    - «2) superarán una verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9, o completarán una evaluación práctica de la EBT de acuerdo con el apéndice 10, si la revalidación de la IR se combina con la revalidación de una habilitación de clase o tipo;»,
  - ii) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
    - «4) Puede usarse un FNPT II o un FFS que represente la clase o tipo correspondiente de avión para la revalidación de conformidad con el punto 3, siempre que, de forma alterna, al menos una de cada dos verificaciones de competencia para la revalidación de una IR(A) se realice en un avión.»
- g) el apartado FCL.740 se sustituye por el texto siguiente:

**«FCL.740 Validez y renovación de las habilitaciones de clase y tipo**

a) Validez

- 1) El período de validez de las habilitaciones de clase y tipo será de 1 año, excepto para las habilitaciones de clase monomotor de un solo piloto, que tendrán un período de validez de 2 años, a menos que se determine otra cosa en los OSD. Si los pilotos optan por cumplir los requisitos de revalidación antes de lo prescrito en los apartados FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL y FCL.740.As, el nuevo período de validez comenzará a partir de la fecha de la verificación de competencia.
- 2) A los solicitantes de la revalidación de una habilitación de clase o tipo se les reconocerá la totalidad de los créditos correspondientes a la verificación de competencia requerida en esta subparte cuando completen la evaluación práctica de la EBT de acuerdo con el apéndice 10 en un operador que haya puesto en marcha una EBT para la habilitación de clase o tipo en cuestión.

b) Renovación

Para la renovación de una habilitación de clase o tipo, los solicitantes deberán cumplir todo lo siguiente:

- 1) a fin de determinar si es necesario un curso de actualización para que el solicitante alcance el nivel de competencia necesario para operar con seguridad la aeronave, deberá someterse a una evaluación en una de las siguientes organizaciones:
  - i) en una ATO;
  - ii) en una DTO o en una ATO, si la habilitación caducada tenía por objeto una habilitación de clase monomotor de pistón no de alta performance, una habilitación de clase TMG o una habilitación de tipo para helicópteros monomotor a que se hace referencia en el apartado DTO.GEN.110, letra a), punto 2, letra c), del anexo VIII;

- iii) en una DTO, en una ATO o con un instructor, si la habilitación caducó hace no más de 3 años y se trata de una habilitación de clase monomotor de pistón no de alta performance o una habilitación de clase TMG;
  - iv) en un operador de EBT que esté específicamente autorizado para impartir dichos cursos de actualización;
- 2) si la organización o el instructor que realiza la evaluación lo considera necesario de conformidad con el punto 1, deberán completar un curso de actualización en dicha organización o con dicho instructor;
  - 3) después de cumplir con el punto 1 y, según proceda, con el punto 2, deberán superar una verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 o completar la evaluación práctica de la EBT de acuerdo con el apéndice 10. Dicha evaluación práctica de la EBT puede combinarse con el curso de actualización especificado en el punto 2.

Como excepción a lo dispuesto en la letra b), puntos 1, 2 y 3, los pilotos titulares de una habilitación de ensayos en vuelo expedida de acuerdo con el apartado FCL.820 que hayan participado en ensayos en vuelo de desarrollo, certificación o producción para un tipo de aeronave y que hayan completado bien 50 horas de tiempo de vuelo total o bien 10 horas de vuelo como PIC en vuelos de prueba en dicho tipo de aeronave durante el año anterior a la fecha de su solicitud podrán solicitar la revalidación o la renovación de la habilitación de tipo correspondiente.

Los solicitantes quedarán exentos del requisito establecido en la letra b), puntos 1 y 2, si son titulares de una habilitación válida para la misma clase o tipo de aeronave en una licencia de piloto expedida por un tercer país de conformidad con el anexo 1 del Convenio de Chicago y si tienen derecho a ejercer las atribuciones de dicha habilitación.

- c) Los pilotos que abandonen el programa de EBT de un operador tras no haber demostrado un nivel aceptable de competencia de acuerdo con dicho programa no ejercerán las atribuciones de esa habilitación de tipo hasta que hayan cumplido una de las condiciones siguientes:
  - 1) haber completado la evaluación práctica de la EBT de conformidad con el apéndice 10;
  - 2) haber superado una verificación de competencia de acuerdo con el apartado FCL.625, letra c), punto 3, o el apartado FCL.740, letra b), punto 3, según proceda. En tal caso, no se aplicarán los apartados FCL.625, letra b), punto 4, y FCL.740, letra a), punto 2.»;
- h) el apartado FCL.720.A se modifica como sigue:
  - i) la letra a) se modifica como sigue:
    - 1) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Los solicitantes de una emisión inicial de atribuciones para operar un avión de un solo piloto en operaciones multipiloto —ya sea al solicitar la emisión de una habilitación de clase o tipo, o al ampliar las atribuciones de una habilitación de clase o tipo de la que ya era titular a operaciones multipiloto— deberán cumplir los requisitos de la letra b), punto 4, y, antes de iniciar el correspondiente curso de entrenamiento, los requisitos de la letra b), punto 5.»;
    - 2) el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) Aviones complejos de alta performance de un solo piloto

Los solicitantes de la emisión de una habilitación de tipo para un avión complejo de un solo piloto clasificado como avión de alta performance deberán, además de cumplir los requisitos establecidos en el punto 2, cumplir todo lo siguiente:

      - i) deberán ser o haber sido titulares de una IR(A) monomotor o multimotor, según corresponda y tal y como se indica en la subparte G;
      - ii) para la emisión de la primera habilitación de tipo, deberán, antes de iniciar el curso de entrenamiento de habilitación de tipo, cumplir los requisitos de la letra b), punto 5.»;

ii) la letra b) se modifica como sigue:

1) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Los solicitantes de la emisión de la primera habilitación de tipo para un avión multipiloto serán alumnos pilotos que actualmente estén realizando un curso de entrenamiento para MPL o si no, deberán, antes de iniciar el curso de entrenamiento de habilitación de tipo, cumplir los siguientes requisitos:»;

2) el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) haber completado el curso de entrenamiento especificado en el apartado FCL.745.A, a menos que cumplan alguna de las condiciones siguientes:

- i) haber completado, en los 3 años anteriores, el entrenamiento y verificación de conformidad con los apartados ORO.FC.220 y ORO.FC.230 del anexo III (parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012;
- ii) haber completado el entrenamiento especificado en el apartado FCL.915, letra e), punto 1, inciso ii).»;

i) en el apartado FCL.740.A, en la letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) superar una verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 o una evaluación práctica de la EBT completa de acuerdo con el apéndice 10, en la clase o tipo de avión correspondiente o en un FSTD que represente dicha clase o tipo, en los 3 meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad de la habilitación, y»;

j) el apartado FCL.905.TRI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.905.TRI TRI-Atribuciones y condiciones

a) Las atribuciones de un TRI son instruir para:

- 1) la revalidación y renovación de una IR, siempre que el TRI sea titular de una IR válida;
- 2) la emisión de un certificado de TRI o SFI, siempre que el titular cumpla todas las condiciones siguientes:
  - i) tener al menos 50 horas de experiencia de instrucción como TRI o SFI de conformidad con el presente Reglamento o el Reglamento (UE) n.º 965/2012;
  - ii) haber llevado a cabo el programa de instrucción de vuelo de la parte correspondiente del curso de entrenamiento para TRI de conformidad con el apartado FCL.930.TRI, letra a), punto 3, a satisfacción del director de entrenamiento de una ATO;
- 3) en el caso de TRI para aviones de un solo piloto:
  - i) la emisión, revalidación y renovación de las habilitaciones de tipo para aviones complejos de alta performance de un solo piloto, siempre que el solicitante pretenda obtener atribuciones para operaciones de un solo piloto.

Las atribuciones del TRI (SPA) pueden ampliarse a la instrucción de vuelo para habilitaciones de tipo para aviones complejos de alta performance de un solo piloto en operaciones multipiloto, siempre que el TRI cumpla cualquiera de las condiciones siguientes:

- A) sea o haya sido titular de un certificado de TRI para aviones multipiloto;
  - B) tenga al menos 500 horas en aviones en operaciones multipiloto y haya completado un curso de entrenamiento para MCCI de conformidad con el apartado FCL.930.MCCI.
- ii) el curso para MPL en la fase básica, siempre que disponga de las atribuciones ampliadas a operaciones multipiloto y sea o haya sido titular de un certificado de FI(A) o IRI(A);
- 4) en el caso de TRI para aviones multipiloto:
- i) la emisión, revalidación y renovación de las habilitaciones de tipo para:
    - A) aviones multipiloto;
    - B) aviones complejos de alta performance de un solo piloto cuando el solicitante pretenda obtener atribuciones para operaciones multipiloto;

- ii) entrenamiento para MCC;
  - iii) el curso para MPL en las fases básica, intermedia y avanzada, siempre que, para la fase básica, sea o haya sido titular de un certificado de FI(A) o IRI(A);
- 5) en el caso de TRI para helicópteros:
- i) la emisión, revalidación y renovación de las habilitaciones de tipo para helicóptero;
  - ii) entrenamiento para MCC, siempre que sea titular de una habilitación de tipo para helicópteros multipiloto;
  - iii) la ampliación de una IR(H) monomotor a una IR(H) multimotor;
- 6) en el caso de un TRI para aeronaves de despegue vertical:
- i) la emisión, revalidación y renovación de habilitaciones de tipo para despegue vertical;
  - ii) entrenamiento para MCC.
- b) Las atribuciones de un TRI incluyen atribuciones para llevar a cabo evaluaciones prácticas de EBT en un operador de EBT, siempre que el instructor cumpla los requisitos del anexo III (parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 relativos a la normalización de instructores de EBT en dicho operador.»;
- k) en el apartado FCL.905.SFI, se añade la letra e) siguiente:
- «e) Las atribuciones de un SFI incluyen atribuciones para llevar a cabo evaluaciones prácticas de EBT en un operador de EBT, siempre que el instructor cumpla los requisitos del anexo III (Parte-ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 relativos a la estandarización de instructores de EBT en dicho operador.»;
- l) en el apartado FCL.930.SFI, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) El curso de entrenamiento para SFI incluirá:
    - 1) el contenido relativo al FSTD del curso de habilitación de tipo aplicable;
    - 2) las partes correspondientes del entrenamiento técnico y el contenido relativo al FSTD del programa de instrucción en vuelo del curso de TRI aplicable.
    - 3) 25 horas de instrucción de enseñanza y aprendizaje.»;
- m) en el apartado FCL.1015, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) El solicitante de un certificado de examinador deberá llevar a cabo un curso de estandarización impartido por la autoridad competente o impartido por una ATO y aprobado por la autoridad competente.»;
- n) en el apartado FCL.1025, letra b), los puntos 1 y 2 y la frase introductoria del punto 3 se sustituyen por el texto siguiente:
- «1) antes de la fecha de caducidad del certificado, haber realizado al menos seis pruebas de pericia, verificaciones de competencia, evaluaciones de competencia o las fases de evaluación de la EBT durante un módulo de EBT mencionado en el apartado ORO.FC.231 del anexo III (parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012;
  - 2) en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la fecha de caducidad del certificado, haber completado un curso de actualización para examinadores impartido por la autoridad competente o impartido por una ATO y aprobado por la autoridad competente;
  - 3) una de las pruebas de pericia, de las verificaciones de competencia, de las evaluaciones de competencia o de las fases de evaluación de la EBT realizadas de conformidad con el punto 1 deberá tener lugar en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la fecha de caducidad del certificado del examinador y»;
- o) el apartado FCL.1010.SFE, letra a), se modifica como sigue:
- i) en el punto 1, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:
    - «ii) ser titular de un certificado SFI(A) para el tipo de avión aplicable, y»;
  - ii) en el punto 2, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:
    - «ii) ser titular de un certificado de SFI(A) para la clase o el tipo de avión aplicable, y»;

p) el apéndice 1 se modifica como sigue:

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

«1. **LAPL y PPL**»,

ii) los puntos 1.1, 1.2, 1.3 y 1.4 se sustituyen por el texto siguiente:

«1.1. Para la emisión de una LAPL, al titular de una LAPL en otra categoría de aeronave se le reconocerá la totalidad de los créditos correspondientes a los requisitos de conocimientos teóricos en las asignaturas comunes establecidas en la letra a) del apartado FCL.120.

1.2. Para la emisión de una LAPL o una PPL, a los titulares de una PPL, CPL o ATPL en otra categoría de aeronave se les reconocerá la totalidad de los créditos correspondientes a los requisitos de conocimientos teóricos en las asignaturas comunes establecidas en la letra a) del apartado FCL.215. Este crédito también se aplicará a los solicitantes de una LAPL o PPL que sean titulares de una BPL expedida de conformidad con el anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395 o de una SPL expedida de conformidad con el anexo III (Parte SFCL) del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976, con la excepción de que no se reconocerán créditos para la asignatura “navegación”.

1.3. Para la emisión de una PPL, al titular de una LAPL en la misma categoría de aeronave se le reconocerá la totalidad de los créditos correspondientes a los requisitos de instrucción y examen de conocimientos teóricos.

1.4. Como excepción a lo dispuesto en el punto 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 el apartado FCL.135.A, letra a), punto 2.»

iii) el punto 4.1 se sustituye por el texto siguiente:

«4.1. A los solicitantes de una IR o una EIR que hayan superado los exámenes teóricos correspondientes para una CPL en la misma categoría de aeronave se les reconocerán los créditos correspondientes a los requisitos de conocimientos teóricos en las siguientes materias:

- Factores humanos,
- Meteorología,
- Comunicación.»;

q) en la sección A del apéndice 3, la letra b) del punto 9 se sustituye por el texto siguiente:

«b) 70 horas como PIC, de las cuales un máximo de 55 horas pueden ser como SPIC. El tiempo de vuelo instrumental como SPIC se contará como tiempo de vuelo como PIC hasta un máximo de 20 horas;»;

r) en la sección A del apéndice 6, 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 una CPL(A). Los solicitantes del módulo de procedimientos de vuelo por instrumentos que no sean titulares de una CPL(A) deberán ser titulares de una BIR o de un certificado de haber completado el curso del módulo básico de vuelo por instrumentos.

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

s) la sección B del apéndice 9 se modifica como sigue:

i) el punto 5 se modifica como sigue:

1) en la letra k), el cuadro existente se sustituye por el cuadro siguiente:

	«1)		2)		3)		4)		5)	
	Tipo de operación									
Tipo de aeronaves	SP		MP		SP → MP (inicial)		MP → SP (inicial)		SP + MP	
	Entrena- miento	Prueba/ verifica- ción	Entrenamiento	Prueba/ verifica- ción	Entrenamiento	Prueba/ verifica- ción	Entrenamiento, prueba y verificación (aviones SE)	Entrenamiento, prueba y verificación (aviones ME)	Aviones SE	Aviones ME
<b>Expedición inicial</b>										
Todos (excepto el SP complejo)	Seccio- nes 1-6	Seccio- nes 1-6	MCC CRM Factores humanos TEM Secciones 1-7	Seccio- nes 1-6	MCC CRM Factores humanos TEM Sección 7	Seccio- nes 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 y, si fuera aplicable, una aproximación de la sección 3.B	1.6, Sección 6 y, si fuera aplicable, una aproximación de la sección 3. B		
SP complejo	1-7	1-6								
<b>Revalida- ción</b>										
Todos	no apli- cable	Seccio- nes 1-6	no aplicable	Seccio- nes 1-6	no aplicable	no apli- cable	no aplicable	no aplicable	MPO: Secciones 1-7 (entrena- miento) Secciones 1-6 (verificación) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 y, si fuera aplicable, una aproximación de la sección 3. B	MPO: Secciones 1-7 (entrenamiento) Secciones 1-6 (verificación) SPO: 1.6, Sección 6 y, si fuera aplicable, una aproxima- ción de la sección 3.B

<b>Renovación</b>										
Todos	FC-L.740	Secciones 1-6	FCL.740	Secciones 1-6	no aplicable	no aplicable	no aplicable	no aplicable	Entrenamiento: FCL.740 Verificación: igual que en la revalidación	Entrenamiento: FCL.740 Verificación: igual que en la revalidación;

2) en el cuadro de la letra l), la fila correspondiente al ejercicio 7.2.2 se sustituye por la fila siguiente:

«7.2.2	Los siguientes ejercicios de situación de pérdida de control: — recuperación de encabritamiento con distintos ángulos de alabeo, y — recuperación de picado con distintos ángulos de alabeo.	P	X  No se utilizará un avión para este ejercicio»;			
--------	--	---	---	--	--	--

t) se añade el siguiente apéndice 10:

«Apéndice 10

**— Revalidación y renovación de habilitaciones de tipo, y revalidación y renovación de las IR cuando se combinen con la revalidación o renovación de habilitaciones de tipo — Evaluación práctica de la EBT**

**A. Generalidades**

1. La revalidación y renovación de habilitaciones de tipo, así como la revalidación y renovación de las IR cuando se combinen con la revalidación o renovación de habilitaciones de tipo de conformidad con el presente apéndice, se completarán únicamente en operadores de EBT que cumplan todo lo siguiente:
  - a) haber establecido un programa de EBT pertinente para la habilitación de tipo aplicable o la IR de conformidad con el apartado ORO.FC.231 del anexo III (parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012;
  - b) tener una experiencia mínima de 3 años llevando a cabo un programa de EBT mixto;
  - c) para cada calificación de tipo incluida en el programa de EBT, que la organización haya designado un gestor de EBT. Los gestores de EBT cumplirán todo lo siguiente:
    - i) ser titulares de atribuciones de examinador para la habilitación de tipo correspondiente;
    - ii) tener una amplia experiencia en entrenamiento como instructor para la habilitación de tipo correspondiente;
    - iii) ser la persona designada de conformidad con el apartado ORO.AOC.135, letra a), punto 2, del anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 o un suplente de dicha persona.
2. El gestor de EBT responsable de la habilitación de tipo correspondiente garantizará que el solicitante cumple todos los requisitos de cualificación, entrenamiento y experiencia del presente anexo para la revalidación o renovación de dicha habilitación.
3. Los solicitantes que deseen revalidar o renovar una habilitación de conformidad con el presente apéndice deberán cumplir todo lo siguiente:
  - a) estar inscritos en el programa de EBT del operador;
  - b) en caso de revalidación de una habilitación, deberán completar el programa de EBT del operador dentro del período de validez de la habilitación correspondiente;
  - c) en caso de renovación de una habilitación, deberán cumplir los procedimientos desarrollados por el operador de EBT de conformidad con el apartado ORO.FC.231, letra a), punto 5, del anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012.
4. La revalidación o renovación de una habilitación de conformidad con el presente apéndice comprenderá todo lo siguiente:
  - a) una evaluación práctica continua de la EBT en el marco de un programa de EBT;
  - b) la demostración de un nivel aceptable de rendimiento en todas las competencias;
  - c) la acción administrativa de la revalidación o renovación de la licencia, en relación con la cual el gestor de EBT responsable de la habilitación de tipo correspondiente deberá hacer todo lo siguiente:
    - 1) asegurarse de que se cumplen los requisitos del apartado FCL.1030;

- 2) cuando actúe de conformidad con el apartado FCL.1030, letra b), punto 2, anotará en la licencia del solicitante la nueva fecha de expiración de la habilitación. Dicha anotación podrá ser completada por otra persona en nombre del gestor de EBT, si esa persona recibió una delegación del gestor EBT para hacerlo, de conformidad con los procedimientos establecidos en el programa de EBT.

#### B. Realización de la evaluación práctica de la ebt

La evaluación práctica de la EBT se llevará a cabo de conformidad con el programa de EBT del operador.».

- 2) El anexo VI (Parte ARA) se modifica como sigue:

- a) el apartado ARA.GEN.125 se sustituye por el texto siguiente:

##### «ARA.GEN.125 Información a la Agencia

- a) La autoridad competente notificará a la Agencia cualquier problema importante en la aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento en un plazo de 30 días a partir del momento en que la autoridad haya tenido conocimiento de los problemas.
- b) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*) y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento, la autoridad competente proporcionará a la Agencia lo antes posible la información de seguridad relevante derivada de las notificaciones de sucesos almacenadas en la base de datos nacional.

(\*) Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18).»;

- b) el apartado ARA.GEN.135 se modifica como sigue:

- i) las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

- «a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento, la autoridad competente aplicará un sistema para recopilar, analizar y difundir adecuadamente la información sobre seguridad.
- b) La Agencia pondrá en marcha un sistema para analizar adecuadamente toda la información pertinente sobre seguridad que reciba y para proporcionar sin demora indebida a los Estados miembros y a la Comisión cualquier información, incluidas las recomendaciones o las medidas correctoras que deban adoptarse, necesaria para que reaccionen a tiempo a un problema de seguridad que afecte a productos, componentes, equipos no instalados, personas u organizaciones sujetos al Reglamento (UE) 2018/1139 y a los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento.».

- ii) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

- «d) Las medidas adoptadas en virtud de la letra c) se notificarán inmediatamente a todas las personas u organizaciones que deban cumplirlas en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento. La autoridad competente también notificará dichas medidas a la Agencia y, si se requiere una actuación combinada, a los demás Estados miembros afectados.»;

- c) el apartado ARA.GEN.200 se modifica como sigue:

- i) en la letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

- «1) las políticas y los procedimientos documentados para describir su organización, así como los medios y los métodos para garantizar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento. Los procedimientos deberán mantenerse actualizados y servir como documentos de trabajo básicos en el seno de dicha autoridad competente para todas las tareas relacionadas;».

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

«c) La autoridad competente establecerá procedimientos para la participación en un intercambio mutuo de toda la información y asistencia necesarias con otras autoridades competentes afectadas, tanto del Estado miembro en cuestión como de otros Estados miembros, que incluirá la siguiente información:

- 1) información sobre todas las incidencias detectadas, las medidas correctivas de seguimiento adoptadas en virtud de dichas incidencias y las medidas de ejecución adoptadas como resultado de la supervisión de las personas y organizaciones que ejercen actividades en el territorio de un Estado miembro pero que están certificadas por la autoridad competente de otro Estado miembro o por la Agencia, o que hayan presentado declaraciones ante ellos;
- 2) información derivada de la notificación obligatoria y la voluntaria de sucesos, tal como se exige en el apartado ORA.GEN.160 del anexo VII.»;

d) el apartado ARA.GEN.210 se sustituye por el texto siguiente:

**«ARA.GEN.210 Cambios en el sistema de gestión**

- a) La autoridad competente dispondrá de un sistema para detectar los cambios que afecten a su capacidad para desempeñar sus tareas y ejercer sus responsabilidades, según lo definido en el Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento. Dicho sistema le permitirá adoptar las medidas necesarias para garantizar que su sistema de gestión sigue siendo adecuado y eficaz.
- b) La autoridad competente actualizará su sistema de gestión para reflejar de forma oportuna cualquier modificación introducida en el Reglamento (UE) 2018/1139 y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento, a fin de garantizar una aplicación eficaz.
- c) La autoridad competente notificará a la Agencia los cambios que afecten a su capacidad para desempeñar sus tareas y ejercer sus responsabilidades, según lo definido en el Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento.»;

e) el apartado ARA.FCL.200 se modifica como sigue:

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

«c) Anotación de licencias por los examinadores. Antes de autorizar específicamente a un examinador para revalidar o renovar habilitaciones o certificados, la autoridad competente elaborará unos procedimientos adecuados.»;

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

«1) los apartados BFCL.315, letra a), punto 4, inciso ii) y BFCL.360, letra a), punto 2, del anexo III (Parte BFCL) del Reglamento (UE) 2018/395; y»;

f) en el apéndice VIII, las palabras «Formulario EASA XXX, edición 2» se sustituyen por las palabras «Formulario EASA 157 — Edición 2».

3) El anexo VII (Parte-ORA) se modifica como sigue:

a) el apartado ORA.GEN.160 se sustituye por el texto siguiente:

**«ORA.GEN.160 Notificación de sucesos**

- a) Como parte de su sistema de gestión, la organización establecerá y mantendrá un sistema de notificación de sucesos, que incluirá la notificación obligatoria y la voluntaria. En el caso de las organizaciones que tengan su centro de actividad principal en un Estado miembro, dicho sistema cumplirá los requisitos del Reglamento (UE) n.º 376/2014 y del Reglamento (UE) 2018/1139, así como de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dichos Reglamentos.
- b) La organización notificará a la autoridad competente y, en el caso de las aeronaves no matriculadas en un Estado miembro, al Estado de matrícula, cualquier suceso o condición relacionada con la seguridad que ponga en peligro o, si no se corrige o aborda, pueda poner en peligro una aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona, y en particular cualquier accidente o incidente grave.

- c) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra b), la organización notificará a la autoridad competente y al titular de la aprobación del diseño de la aeronave cualquier incidente, mal funcionamiento, defecto técnico, superación de las limitaciones técnicas, suceso que ponga de manifiesto información inexacta, incompleta o ambigua incluida en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012, u otra circunstancia irregular que haya o pudiera haber puesto en peligro una aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona y que no haya dado lugar a un accidente o a un incidente grave.
- d) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento, los informes de conformidad con la letra c) deberán:
- 1) realizarse tan pronto como sea posible y, en cualquier caso, a más tardar 72 horas después de que la organización haya identificado el suceso o la anomalía a que se refiere el informe, a menos que lo impidan circunstancias excepcionales;
  - 2) redactarse según el formato y de la manera que establezca la autoridad competente, tal como se define en el apartado ORA.GEN.105;
  - 3) contener toda la información pertinente que la organización conozca sobre la anomalía.
- e) En el caso de las organizaciones que no tengan su centro de actividad principal en un Estado miembro:
- 1) los informes obligatorios iniciales deberán:
    - i) salvaguardar adecuadamente la confidencialidad de la identidad del notificador y de las personas mencionadas en el informe;
    - ii) realizarse tan pronto como sea posible y, en cualquier caso, a más tardar 72 horas después de que la organización haya tenido conocimiento del suceso, a menos que lo impidan circunstancias excepcionales;
    - iii) redactarse según el formato y de la manera que establezca la Agencia;
    - iv) contener toda la información pertinente que la organización conozca sobre la anomalía;
  - 2) cuando proceda, se elaborará un informe de seguimiento en el que se detallen las medidas que la organización se propone adoptar para evitar sucesos similares en el futuro tan pronto como se hayan determinado dichas medidas; dichos informes de seguimiento deberán:
    - i) enviarse a las entidades pertinentes a las que se haya informado inicialmente de conformidad con las letras b) y c);
    - ii) redactarse según el formato y de la manera que establezca la Agencia.»;
- b) en el apartado ORA.GEN.200, en la letra a), el punto 7 se sustituye por el texto siguiente:
- «7) cualquier requisito adicional pertinente prescrito en el Reglamento (UE) 2018/1139 y en el Reglamento (UE) n.º 376/2014, así como en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dichos Reglamentos.».
-

## ANEXO II

Los anexos I y VI del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 se corrigen como sigue:

1) El anexo I (Parte-FCL) se corrige como sigue:

a) en el apartado FCL.025, letra b), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) Si un solicitante del examen de conocimientos teóricos ATPL, de la emisión de una licencia de piloto comercial (CPL) o de una habilitación de vuelo por instrumentos (IR) no ha superado una de las pruebas del examen de conocimientos teóricos en cuatro intentos, o no ha superado todas las pruebas en seis sesiones o en el período mencionado en la letra b), punto 2, deberá repetir la serie completa de pruebas del examen de conocimientos teóricos.»;

b) en el apartado FCL.025, letra b), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4) Si los solicitantes de la emisión de una licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL) o de una licencia de piloto privado (PPL) no han superado una de las pruebas del examen de conocimientos teóricos en cuatro intentos o no han superado todas las pruebas en el período mencionado en la letra b), punto 2, deberán repetir la serie completa de pruebas del examen de conocimientos teóricos.»;

c) en el apartado FCL.035, letra b), punto 5, la referencia a «FCL.720.A, letra b), punto 2, inciso i)» se sustituye por la referencia a «FCL.720.A, letra a), punto 2, inciso ii), apartado A)»;

d) la sección B del apéndice 9 se modifica como sigue:

En el punto 6), inciso i), la referencia a «FCL.720.A, letra e)» se sustituye por la referencia a «FCL.720.A, letra c)».

2) El anexo VI (Parte-ARA) se corrige como sigue:

En el apéndice I, en el campo XIII del modelo que sigue al encabezamiento «Página 3», la referencia al «artículo 3 ter, apartado 2, letra b)» se sustituye por la referencia al «artículo 3 ter, apartado 2, letra a)».

---