

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1747 DE LA COMISIÓN**de 15 de octubre de 2019****que modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 en lo que respecta a los requisitos para determinadas licencias y certificados de tripulación de vuelo y las normas sobre las organizaciones de formación y las autoridades competentes****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN 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 su artículo 23, apartado 1, su artículo 27, apartado 1, y su artículo 62, apartado 14,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión ⁽²⁾ establece normas detalladas para los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil.
- (2) La aplicación del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 puso de manifiesto que algunos requisitos contenían errores de redacción o ambigüedades. Además, una serie de plazos o disposiciones, originalmente incluidos para dar a los Estados miembros tiempo suficiente para adaptar sus normas nacionales al Reglamento (UE) n.º 1178/2011, han caducado. Esto ha dado lugar a problemas con la aplicación y la claridad de las normas de la Unión. Estos requisitos deben aclararse y corregirse. Deben introducirse nuevas definiciones para garantizar que los términos se aplican de manera uniforme.
- (3) A fin de incrementar la proporcionalidad y la transparencia del sistema reglamentario para la aviación general, deben modificarse las normas aplicables a los pilotos de aeronaves ligeras, los pilotos privados, los pilotos de planeadores y los pilotos de globos aerostáticos con el fin de regular la ampliación de las atribuciones y aclarar el contenido de la formación y los exámenes. Al regular la ampliación de las atribuciones, deben aclararse las habilitaciones de hidroavión, los requisitos de experiencia reciente, los requisitos de los exámenes de conocimientos teóricos y los requisitos de reconocimiento de crédito.
- (4) Deben modificarse los requisitos para la habilitación de vuelo por instrumentos para aviones y helicópteros a fin de aclarar los requisitos de las disposiciones sobre conocimientos teóricos e instrucción de vuelo, revalidación y renovación.
- (5) Deben introducirse modificaciones de los requisitos de habilitación de clase y de tipo a fin de aclarar y garantizar la coherencia con respecto a las variantes, la validez y la renovación. Además, deben introducirse modificaciones para aclarar los requisitos de la habilitación de vuelo acrobático, las habilitaciones de remolque de planeador y arrastre de publicidad aérea, las habilitaciones de vuelo nocturno y la habilitación de montaña.
- (6) La aplicación de las normas ha mostrado que algunos de los requisitos aplicables a los instructores y los examinadores no son claros. En consecuencia, por lo que se refiere a los instructores, deben modificarse los requisitos relativos a los certificados de instructor, los requisitos previos, la evaluación de la competencia, la validez, las atribuciones y las condiciones, el contenido de los cursos de formación, la revalidación y la renovación. En lo que respecta a los examinadores, deben modificarse los requisitos relativos a los certificados de examinador, la estandarización, los requisitos previos, la evaluación de la competencia, la validez, las atribuciones y las condiciones, la revalidación y la renovación.

⁽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).

- (7) El Reglamento (UE) 2018/1139 prevé la posibilidad de reconocer la formación y la experiencia en aeronaves no sujetas al Reglamento (UE) 2018/1139 [anexo I «Aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 3, letra d)»] a efectos de la obtención de una licencia de la Parte FCL. Por este motivo, deben modificarse las normas pertinentes para las organizaciones de formación y las autoridades competentes a fin de permitir dicho reconocimiento.
- (8) La aplicación de las normas relativas a las organizaciones de formación declaradas (DTO) ^(*) puso de manifiesto la necesidad de aclarar las normas aplicables a fin de garantizar una supervisión reglamentaria eficaz de las DTO. Deben modificarse los requisitos para garantizar que solamente se permita la posibilidad de impartir formación en una DTO si esta está ubicada en el territorio del que son responsables los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago.
- (9) La aplicación de las normas relativas a la posibilidad de transferir licencias de la Parte FCL y los certificados médicos asociados mostró la necesidad de aclarar las responsabilidades de las autoridades competentes implicadas y el calendario de la transferencia de la responsabilidad de supervisión. Por este motivo, deben modificarse las normas pertinentes.
- (10) Las medidas previstas en el presente Reglamento han sido sugeridas en el Dictamen n.º 05/2017 emitido por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139, y en el contexto de los debates técnicos posteriores.
- (11) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

- 1) En el artículo 1, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) los diferentes certificados médicos, las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar los certificados médicos y las atribuciones y las responsabilidades de los titulares de certificados médicos;».
- 2) En el artículo 2, se suprimen los puntos 4, 9, 10 y 13.
- 3) En el artículo 4, se suprime el apartado 1.
- 4) En el artículo 4, el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, los titulares de un certificado de instructor de habilitación de clase o de un certificado de examinador que dispongan de atribuciones para aeronaves complejas de alto rendimiento y de un solo piloto deberán convertir dichas atribuciones en un certificado de instructor de habilitación de tipo o en un certificado de examinador para aeronaves de un solo piloto.».
- 5) Se suprime el artículo 5.
- 6) En el artículo 9, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. En lo que se refiere a la expedición de licencias de la Parte FCL de conformidad con el anexo I, se otorgará crédito completo por la formación iniciada antes de la aplicación del presente Reglamento de acuerdo con los JAR y los procedimientos, bajo la supervisión reglamentaria de un Estado miembro cuyo reconocimiento mutuo haya sido recomendado dentro del sistema de las Autoridades Conjuntas de Aviación en lo que se refiere a los JAR pertinentes, siempre que la formación y las pruebas hayan concluido no más tarde del 8 de abril de 2016 y se haya expedido una licencia de la Parte FCL no más tarde del 1 de abril de 2020.».

(*) Reglamento (UE) 2018/1119 de la Comisión, de 31 de julio de 2018, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 en lo que respecta a las organizaciones de formación declaradas (DO L 204 de 13.8.2018, p. 13).

- 7) El artículo 10 *bis* se modifica como sigue:
- a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. De conformidad con el artículo 24, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139, las organizaciones tendrán derecho a impartir formación a los pilotos que participen en la explotación de las aeronaves a que se hace referencia en el artículo 2, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), del Reglamento (UE) 2018/1139, solamente cuando la autoridad competente haya expedido a dichas organizaciones una aprobación que confirme que cumplen los requisitos esenciales establecidos en el anexo IV del Reglamento (UE) 2018/1139 y los requisitos del anexo VII del presente Reglamento. Sin embargo, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 24, apartado 6, del Reglamento (UE) 2018/1139, las organizaciones que tengan su centro de actividad principal en un Estado miembro tendrán derecho a impartir la formación a que se hace referencia en el apartado DTO.GEN.110 del anexo VIII del presente Reglamento sin dicha aprobación dentro del territorio del que son responsables los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago, siempre que hayan formulado una declaración a la autoridad competente de conformidad con los requisitos establecidos en el apartado DTO.GEN.115 de dicho anexo y, cuando así se requiera con arreglo al apartado DTO.GEN.230, letra c), de dicho anexo, la autoridad competente haya aprobado el programa de formación.».
- b) Se suprimen los apartados 2, 3 y 4.
- 8) En el artículo 10 *ter*, se suprimen los apartados 2 y 3.
- 9) En el artículo 10 *quater*, se suprimen los apartados 2 y 3.
- 10) En el artículo 11, se suprime el apartado 2.
- 11) En el artículo 11 *bis*, se suprimen los apartados 2 y 3.
- 12) En el artículo 12, se suprimen los apartados 1 b), 2, 3, 5 y 6.
- 13) En el artículo 12, el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:
- «7. Cuando un Estado miembro aplique los requisitos de los apartados 2 *bis* y 4, lo notificará a la Comisión y a la Agencia. Esta notificación describirá los motivos de dicha excepción, así como el programa de aplicación con las acciones previstas y el calendario correspondiente.».
- 14) El anexo I (Parte FCL), el anexo VI (Parte ARA) y el anexo VIII (Parte DTO) se modifican de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

No obstante, los puntos 57, 58, 59 y 66 del anexo del presente Reglamento se aplicarán a partir del 21 de diciembre de 2019.

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

Hecho en Bruselas, el 15 de octubre de 2019.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

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

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

a) Se inserta la siguiente definición después de «Operación angular»:

«Evaluación de la competencia» significa la demostración de las pericias, los conocimientos y las actitudes para la emisión inicial, la revalidación o la renovación de un certificado de instructor o examinador.»

b) Se inserta la siguiente definición después de «Entrenador de procedimientos de vuelo y navegación»:

«Vuelo con los instrumentos como única referencia» significa que los pilotos vuelan la aeronave sin ninguna referencia visual externa, en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos simuladas o reales (IMC).»

c) Se inserta la siguiente definición después de «Operación lineal»:

«Vuelo en línea bajo supervisión» (LIFUS) significa vuelo en línea tras un curso de formación de habilitación de tipo con cero horas de vuelo aprobado o el vuelo en línea requerido por un informe de datos de idoneidad operativa (OSD).»

d) Se inserta la siguiente definición después de «Noche»:

«OSD» significa datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.»

e) Se inserta la siguiente definición después de «Tipo de aeronave»:

«Lista de habilitaciones de tipo y anotaciones en la licencia» significa una lista publicada por la Agencia basada en el resultado de la evaluación OSD y que contiene clases de aviones y tipos de aeronaves a efectos de la expedición de licencias a la tripulación de vuelo.»

f) La definición de «Noche» se sustituye por la siguiente:

«Noche» significa el período entre el final del crepúsculo civil vespertino y el inicio del crepúsculo civil matutino u otro período entre el atardecer y el amanecer que puede estar prescrito por la autoridad apropiada.»

g) La definición de «Otros dispositivos de enseñanza (OTD)» se sustituye por la siguiente:

«Otros dispositivos de enseñanza (OTD)» significa ayudas para la formación que no sean FSTD que proporcionan medios para el entrenamiento cuando no es necesario un entorno de puesto de pilotaje completo.»

h) La definición de «Verificación de competencia» se sustituye por la siguiente:

«Verificación de competencia» significa la demostración de pericia para revalidar o renovar habilitaciones o atribuciones, incluido cualquier examen oral que pudiera ser necesario.»

2) El punto FCL.025 se modifica como sigue:

a) La letra a), punto 1, se sustituye por el texto siguiente:

«1) Los solicitantes pasarán el grupo completo de exámenes de conocimientos teóricos para una licencia o habilitación específica bajo la responsabilidad de la misma autoridad competente de un Estado miembro.»

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

«b) Estándar para aprobar

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

2) A menos que se determine de otra manera en la presente parte, un solicitante habrá completado satisfactoriamente el examen de conocimientos teóricos requerido para la licencia o habilitación de piloto apropiada si ha superado todos los documentos de examen de conocimientos teóricos necesarios dentro de un período de 18 meses contados desde el final del mes del calendario en el que el solicitante intentara por primera vez superar el examen.

3) Si un solicitante del examen de conocimientos teóricos ATPL, o de la emisión de una licencia de piloto comercial (CPL), una habilitación de vuelo por instrumentos (IR) o una habilitación de vuelo por instrumentos en ruta (EIR), no supera uno de los exámenes escritos de conocimientos teóricos en cuatro intentos, o no ha superado todos los exámenes escritos en seis intentos o durante el período mencionado en la letra b), punto 2, volverá a realizar el conjunto completo de exámenes escritos de conocimientos teóricos.

- 4) Si los solicitantes de la emisión de una licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL), una licencia de piloto privado (PPL), una licencia de piloto de planeador (SPL) o una licencia de piloto de globo aerostático (BPL) no superan uno de los exámenes escritos de conocimientos teóricos en cuatro intentos, o no han superado todos los exámenes escritos durante el período mencionado en la letra b), punto 2, volverán a realizar el conjunto completo de exámenes escritos de conocimientos teóricos.
- 5) Antes de repetir los exámenes escritos de conocimientos teóricos, los solicitantes deberán recibir formación adicional en una DTO o una ATO. La extensión y el ámbito de la formación necesaria serán determinados por la DTO o la ATO sobre la base de las necesidades de los solicitantes.».
- 3) El punto FCL.040 se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.040 Ejercicio de las atribuciones de las licencias**
- El ejercicio de las atribuciones otorgadas por una licencia dependerá de la validez de las habilitaciones contenidas en la misma, si corresponde, y del certificado médico, según proceda para las atribuciones ejercidas.».
- 4) El punto FCL.055 se sustituye por el texto siguiente:
- «FCL.055 Competencia lingüística**
- a) Generalidades Los pilotos de avión, helicóptero, aeronaves de despegue vertical y dirigibles que necesiten usar el radioteléfono no ejercerán las atribuciones de sus licencias y habilitaciones a menos que dispongan de una anotación sobre la competencia lingüística en su licencia, ya sea en inglés o el idioma utilizado para las comunicaciones de radio utilizadas en el vuelo. La anotación indicará el idioma, el nivel de competencia y la fecha de validez, y se obtendrá de conformidad con un procedimiento establecido por una autoridad competente. El nivel de competencia mínimo aceptable es el nivel operacional (nivel 4) de conformidad con el apéndice 2 del presente anexo.
- b) El solicitante de una anotación de competencia lingüística deberá demostrar, de acuerdo con el apéndice 2 del presente anexo, al menos un nivel operacional de competencia lingüística, tanto en el uso de fraseología como de lenguaje normal, a un evaluador certificado por una autoridad competente o un organismo de pruebas de conocimientos lingüísticos aprobado por una autoridad competente, según sea aplicable. Para ello, el solicitante deberá demostrar su capacidad para:
- 1) comunicarse con eficacia en situaciones sin contacto visual y cara a cara;
 - 2) comunicarse sobre temas comunes y relacionados con el trabajo con precisión y claridad;
 - 3) usar estrategias comunicativas apropiadas para intercambiar mensajes y reconocer y resolver malos entendidos en un contexto general o laboral;
 - 4) manejar con éxito los desafíos lingüísticos que se presenten en caso de una complicación o giro inesperado de los acontecimientos que se produzca dentro del contexto de una situación laboral habitual o tarea de comunicación con la que deben estar familiarizados; y
 - 5) usar un dialecto o acento que sea inteligible para la comunidad aeronáutica.
- c) Excepto para los pilotos que hayan demostrado competencia lingüística a nivel de experto (nivel 6), de acuerdo con el apéndice 2 del presente anexo, la anotación sobre competencia lingüística será reevaluada cada:
- 1) 4 años, si el nivel demostrado es el nivel operacional (nivel 4), o
 - 2) 6 años, si el nivel demostrado es el nivel avanzado (nivel 5).
- d) Requisitos específicos de los titulares de una habilitación de vuelo por instrumentos (IR) o de una habilitación de vuelo por instrumentos en ruta (EIR). Sin perjuicio de lo establecido en los puntos anteriores, los titulares de una IR o de una EIR habrán demostrado la capacidad para usar el inglés al nivel de competencia apropiado tal como se define en el apéndice 2 del presente anexo.
- e) La demostración de la competencia lingüística y la capacidad para usar el inglés para los titulares de IR o EIR debe realizarse a través de un método de evaluación establecido por cualquier autoridad competente.».
- 5) La letra c), punto 2, del punto FCL.060 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) Si el piloto no cumple el requisito establecido en el punto 1, completará un vuelo de formación con un instructor cualificado de acuerdo con la subparte J para instruir para ese tipo de aeronave. El vuelo de formación se realizará en la aeronave o en un FFS del tipo de aeronave que vaya a utilizarse, e incluirá al menos los requisitos descritos en la letra b), puntos 1 y 2, antes de que pueda ejercer sus atribuciones.».
- 6) En el punto FCL.115 se añade la nueva letra d) siguiente:
- «d) Para la formación para la atribución de clase de hidroaviones monomotor de pistón, se tendrán en cuenta los elementos del apéndice 9 del presente anexo, punto 7 [habilitaciones de clase (mar)] de la sección B (Requisitos específicos para la categoría de avión).».

7) El punto FCL.120 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.120 LAPL — Examen de conocimientos teóricos

a) Los solicitantes de una LAPL(A) y una LAPL(H) deberán demostrar un nivel de conocimientos teóricos apropiados a las atribuciones otorgadas, a través de exámenes sobre las siguientes materias:

1) asignaturas comunes:

- procedimientos relativos al Derecho aeronáutico y al control de tránsito aéreo (ATC),
- factores humanos,
- meteorología,
- comunicaciones,
- navegación.

2) asignaturas específicas referidas a las diferentes categorías de aeronave:

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

b) Los solicitantes de una LAPL(B) y una LAPL(S) demostrarán un nivel de conocimientos teóricos apropiados a las atribuciones otorgadas, a través de exámenes sobre lo siguiente:

1) asignaturas comunes:

- procedimientos relativos al Derecho aeronáutico y al control de tránsito aéreo (ATC),
- factores humanos,
- meteorología, y
- comunicaciones.

2) asignaturas específicas referidas a las diferentes categorías de aeronave:

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

8) El punto FCL.105.A se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.105.A LAPL(A) — Atribuciones y condiciones

a) Atribuciones

Las atribuciones del titular de una LAPL para aviones son actuar como piloto al mando en aviones monomotor de pistón [SEP(tierra)], hidroaviones monomotor de pistón [SEP(mar)] o TMG con una masa máxima certificada de despegue de 2 000 kg o inferior, transportando un número máximo de 3 pasajeros, de forma tal que siempre haya un máximo de 4 personas a bordo del avión.

b) Condiciones

- 1) Los titulares de una LAPL(A) transportarán pasajeros solamente si han completado 10 horas de tiempo de vuelo como piloto al mando en aviones o TMG después de la expedición de la licencia.
- 2) Los titulares de una LAPL(A) que hayan sido anteriormente titulares de una ATPL(A), una MPL(A), una CPL(A) o una PPL(A) están exentos de los requisitos establecidos en la letra b), punto 1.».

9) En el punto FCL.135.A, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Con el fin de extender las atribuciones a otra variante dentro de una clase, el piloto deberá realizar un curso de diferencias o hacer una familiarización. El curso de diferencias se registrará en el libro de vuelo del piloto o en un documento equivalente y será firmado por el instructor.».

10) El punto FCL.140.A se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.140.A LAPL(A) — Requisitos de experiencia reciente

- a) Los titulares de una LAPL(A) ejercerán las atribuciones de su licencia solamente si en los últimos 2 años han cumplido alguna de las condiciones siguientes como pilotos de avión o TMG:
 - 1) haber completado al menos 12 horas de vuelo como piloto al mando o vuelo solo o en doble mando bajo la supervisión de un instructor, incluyendo:
 - 12 despegues y aterrizajes;
 - un curso de actualización de al menos 1 hora de tiempo de vuelo total con un instructor;
 - 2) haber superado una verificación de competencia LAPL(A) con un examinador. El programa de verificación de competencia se basará en la prueba de pericia para la LAPL(A).
- b) Si los titulares de una LAPL(A) poseen tanto una atribución SEP(tierra) como una SEP(mar), podrán cumplir los requisitos de la letra a), punto 1, en cualquiera de las clases, o una combinación de ellas, que serán válidos para ambas atribuciones. Con este fin, se completarán en cada clase al menos 1 hora del tiempo de vuelo requerido y 6 de los 12 despegues y aterrizajes requeridos.».

11) El punto FCL.140.H se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.140.H LAPL(H) — Requisitos de experiencia reciente

Los titulares de una LAPL(H) ejercerán las atribuciones de su licencia en un tipo específico solamente si en los últimos 12 meses:

- a) han completado al menos 6 horas de vuelo en helicópteros de ese tipo como piloto al mando, o vuelo solo o en doble mando bajo la supervisión de un instructor, incluidos 6 despegues, aproximaciones y aterrizajes, y han realizado un curso de actualización de al menos 1 hora de tiempo de vuelo total con un instructor;
- b) han superado una verificación de competencia con un examinador en el tipo específico antes de retomar el ejercicio de las atribuciones de su licencia. Dicho programa de verificación de competencia se basará en la prueba de pericia para la LAPL(A).».

12) El punto FCL.215 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.215 Examen de conocimientos teóricos

- a) Los solicitantes de una PPL demostrarán un nivel de conocimientos teóricos apropiados a las atribuciones otorgadas, a través de exámenes sobre los siguientes aspectos:
 - 1) asignaturas comunes:
 - derecho aeronáutico,
 - factores humanos,
 - meteorología,
 - comunicaciones, y
 - navegación;
 - 2) 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.
- b) Los solicitantes de una BPL o SPL demostrarán un nivel de conocimientos teóricos apropiados a las atribuciones otorgadas, a través de exámenes sobre los siguientes aspectos:
 - 1) asignaturas comunes:
 - derecho aeronáutico,
 - factores humanos,
 - meteorología, y
 - comunicaciones;

2) asignaturas específicas referidas a las diferentes categorías de aeronave:

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

13) En el punto FCL.205.A, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) Las atribuciones de los titulares de una PPL(A) son actuar sin remuneración como piloto al mando o copiloto en aviones o TMG que participen en operaciones no comerciales y ejercer todas las atribuciones de los titulares de una LAPL(A).».

14) En el punto FCL.205.H, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) Las atribuciones del titular de una PPL(H) son actuar sin remuneración como piloto al mando o copiloto en helicópteros que participen en operaciones no comerciales y ejercer todas las atribuciones de los titulares de una LAPL(H).».

15) El punto FCL.625 IR se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.625 IR — Validez, revalidación y renovación

a) Validez

La IR tendrá una validez de 1 año.

b) Revalidación

- 1) Una IR será revalidada dentro de los 3 meses inmediatamente precedentes a su fecha de caducidad si se cumplen los criterios de revalidación para la categoría de aeronave pertinente.
- 2) Si los solicitantes optan por cumplir los requisitos de revalidación antes de lo prescrito en el punto 1, el nuevo período de validez comenzará a partir de la fecha de la verificación de competencia.
- 3) Los solicitantes que no superen la sección pertinente de una verificación de competencia de IR antes de su fecha de caducidad solamente ejercerán las atribuciones de la IR si han superado la verificación de competencia de IR.

c) Renovación

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

- 1) completar un curso de actualización en una ATO, si la ATO lo considera necesario para alcanzar el nivel de competencia requerido para superar la parte instrumental de la prueba de pericia de acuerdo con el apéndice 9 del presente anexo;
 - 2) superar una verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 del presente anexo en la categoría de aeronave pertinente;
 - 3) ser titular de la habilitación de clase o tipo correspondiente, a menos que se especifique otra cosa en el presente anexo.
- d) Si la IR no ha sido revalidada o renovada en los 7 años anteriores, los solicitantes de la IR deberán superar de nuevo el examen de conocimientos teóricos y la prueba de pericia de la IR.
- e) Los titulares de una IR válida sobre 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), punto 1, y la letra d), a la hora de renovar las atribuciones IR contenidas en las licencias expedidas de conformidad con el presente anexo.
- f) La verificación de competencia mencionada en la letra c), punto 2, y la letra e), podrá combinarse con una verificación de competencia realizada para la renovación de la habilitación de clase o tipo correspondiente.».

16) La letra a) del punto FCL.625.A se sustituye por el texto siguiente:

«a) Revalidación.

Para revalidar una IR(A), los solicitantes:

- 1) serán titulares de la habilitación de clase o tipo correspondiente, a menos que la revalidación de IR se combine con la renovación de la habilitación de clase o tipo correspondiente;

- 2) superarán una verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 del presente anexo si la revalidación de IR se combina con la revalidación de una habilitación de clase o tipo;
- 3) si la revalidación de IR no se combina con la revalidación de una habilitación de clase o tipo:
 - i) para aviones de un solo piloto, completarán la sección 3b y aquellas partes de la sección 1 que sean pertinentes para el vuelo previsto de la verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 del presente anexo;
 - ii) para aviones multimotor, completarán la sección 6 de la verificación de competencia para aviones de un solo piloto de acuerdo con el apéndice 9 del presente anexo por referencia exclusiva a los instrumentos.
- 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 2, siempre que al menos una de cada dos verificaciones de competencia para la revalidación de una IR(A) en estas circunstancias se realice en un avión.».

17) El punto FCL.625.H se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.625.H IR(H) — Revalidación

- a) Para revalidar una IR(H), los solicitantes:
 - 1) serán titulares de la habilitación de tipo correspondiente, a menos que la revalidación de IR se combine con la renovación de la habilitación de tipo correspondiente;
 - 2) superarán una verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 del presente anexo para el tipo de helicóptero correspondiente si la revalidación de IR se combina con la revalidación de una habilitación de tipo;
 - 3) si la revalidación de IR no se combina con la revalidación de una habilitación de tipo, completarán la sección 5 y las partes correspondientes de la sección 1 de la verificación de competencia de conformidad con el apéndice 9 del presente anexo para el tipo de helicóptero correspondiente.
- b) Puede usarse un FTD 2/3 o un FFS que represente el tipo correspondiente de helicóptero para la verificación de competencia de conformidad con la letra a), punto 3, siempre que al menos una de cada dos verificaciones de competencia para la revalidación de una IR(H) se realice en un helicóptero.
- c) Se concederá crédito cruzado de acuerdo con el apéndice 8 del presente anexo.».

18) El punto FCL.710 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.710 Habilitaciones de clase y tipo — variantes

- a) Los pilotos deberán completar un curso de diferencias o una familiarización para extender sus atribuciones a otra variante de la aeronave dentro de una habilitación de clase o tipo. En el caso de variantes dentro de una habilitación de clase o tipo, el curso de diferencias o la familiarización incluirán los elementos correspondientes definidos en los OSD, cuando proceda.
- b) El curso de diferencias se realizará en cualquiera de los siguientes:
 - 1) una ATO;
 - 2) una DTO en el caso de las aeronaves a que se hace referencia en la letra a), punto 1, letra c) y la letra a), punto 2, letra c) del punto DTO.GEN.110 del anexo VIII;
 - 3) un titular de un AOC que posea un programa de cursos de diferencias aprobado para la clase o el tipo correspondiente.
- c) No obstante el requisito de la letra b), un instructor debidamente cualificado podrá impartir un curso de diferencias para aviones TMG, aviones monomotor de pistón (SEP), aviones monomotor de turbina (SET) y aviones multimotor de pistón (MEP), a menos que se especifique otra cosa en los OSD.
- d) Si los pilotos no han volado en la variante en los 2 años siguientes a la formación indicada en la letra b), se completará un nuevo curso de diferencias o una verificación de competencia en esa variante, excepto en el caso de los tipos o variantes dentro de las habilitaciones de clase SEP y TMG.
- e) El curso de diferencias o la verificación de competencia en esa variante se registrará en el libro de vuelo del piloto o documento equivalente y será firmado por el instructor o examinador, según corresponda.».

19) En el punto FCL.725, letra b), se añade el punto 5 siguiente:

- «5) Para los aviones monomotor de un solo piloto y los aviones multimotor de un solo piloto (mar), el examen será por escrito y comprenderá al menos 30 preguntas de opción múltiple.».

20) El punto FCL.740 se sustituye por el texto siguiente:

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

a) Validez

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 puntos 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.

b) Renovación

Para la renovación de una habilitación de clase o tipo, el solicitante deberá cumplir todo lo siguiente:

- 1) Completar una verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 del presente anexo.
- 2) Antes de la verificación de competencia a que se hace referencia en el punto 1, completar un curso de actualización en una ATO si esta lo considera necesario para alcanzar el nivel de competencia necesaria para operar con seguridad la clase o tipo de aeronave correspondiente, salvo si es titular 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 tiene derecho a ejercer las atribuciones de dicha habilitación. El solicitante podrá realizar la formación:
 - i) 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 a que se hace referencia en el punto DTO.GEN.110, letra a), punto 2, letra c), del anexo VIII;
 - ii) en una DTO, en una ATO o con un instructor si la habilitación no ha caducado hace más de tres años y si la habilitación tenía por objeto una habilitación de clase monomotor de pistón no de alta performance o una habilitación de clase TMG.
- 3) No obstante lo dispuesto en la letra b), puntos 1 y 2, los pilotos titulares de una habilitación de ensayos en vuelo expedida de acuerdo con el punto 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 vuelo total o 10 horas de vuelo como piloto al mando en vuelos de prueba en dicho tipo durante el año anterior a la fecha de su solicitud, podrán solicitar la revalidación o la renovación de la habilitación de tipo correspondiente.».

21) En el punto FCL.805, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Las atribuciones de las habilitaciones de remolcado de planeador y arrastre de publicidad aérea estarán limitadas a aviones o TMG, en función de la aeronave que se utilizara para completar la instrucción de vuelo. Para el arrastre de publicidad aérea, las atribuciones se limitarán al método de remolcado utilizado para la instrucción de vuelo. Las atribuciones se ampliarán si los pilotos han completado con éxito al menos 3 vuelos de entrenamiento en doble mando que cubran todas las materias de formación de remolcado en una de las aeronaves y el método de remolcado para el arrastre de publicidad aérea.».

22) En el punto FCL.810, la frase introductoria de la letra a), punto 1, se sustituye por el texto siguiente:

«1) Los solicitantes deberán haber completado un curso de formación en un período de hasta 6 meses en una DTO o en una ATO para ejercer las atribuciones de una LAPL, una SPL o una PPL para aviones, TMG o dirigibles en condiciones VFR nocturnas. El curso se compondrá de:».

23) En el punto FCL.815, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) Revalidación

Para revalidar una habilitación de montaña, los solicitantes deberán:

- 1) bien completar al menos 6 aterrizajes en una superficie designada como que requiera habilitación de montaña, en los 2 últimos años;
- 2) o bien superar una verificación de competencia que cumpla los requisitos de la letra c).».

24) En el punto FCL.900, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Instrucción proporcionada fuera del territorio de los Estados miembros

- 1) No obstante lo dispuesto en la letra a), en el caso de instrucción de vuelo proporcionada durante un curso de formación aprobado de conformidad con el presente anexo fuera del territorio del que los Estados miembros son responsables en virtud del Convenio de Chicago, la autoridad competente expedirá un certificado de instructor a los solicitantes:
 - i) que sean titulares de una licencia de piloto que cumpla todos los criterios siguientes:
 - A) cumplir el anexo 1 del Convenio de Chicago;
 - B) en cualquier caso, ser al menos una CPL en la categoría de aeronave pertinente con la habilitación o el certificado correspondiente;
 - ii) que cumplan los requisitos establecidos en la presente subparte para la emisión del certificado de instructor correspondiente,
 - iii) que demuestren a la autoridad competente un nivel adecuado de conocimientos de las normas de seguridad de la aviación europea para poder ejercer atribuciones de instrucción de acuerdo con el presente anexo.
- 2) El certificado estará limitado a proporcionar instrucción de vuelo durante un curso de formación aprobado de acuerdo con el presente anexo que cumpla todas las condiciones siguientes:
 - i) se imparte fuera del territorio del que los Estados miembros son responsables en virtud del Convenio de Chicago;
 - ii) se imparte a alumnos pilotos que tengan conocimientos suficientes del idioma en el que se proporciona la instrucción de vuelo.».

25) En el punto FCL.935, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Excepto para el instructor de cooperación de la tripulación (MCCI), el instructor de formación en simulador (STI), el instructor de habilitación de montaña (MI) y el instructor de ensayos en vuelo (FTI), los solicitantes de un certificado de instructor deberán superar una evaluación de competencia en la categoría de aeronave apropiada, en la clase o el tipo correspondiente, o en el FSTD apropiado, para demostrar a un examinador cualificado de acuerdo con la subparte K del presente anexo la capacidad para instruir a un alumno piloto al nivel necesario para la emisión de la licencia, habilitación o certificado correspondiente.».

26) El punto FCL.940 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.940 Validez de los certificados de instructor

Con la excepción del MI, y sin perjuicio de lo expuesto en los puntos FCL.900, letra b), punto 1, y FCL.915, letra e), punto 2, los certificados de instructor tendrán una validez de 3 años.».

27) El punto FCL.905.FI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.905.FI Atribuciones y condiciones

Las atribuciones de un FI son llevar a cabo instrucción de vuelo para la emisión, revalidación o renovación de:

- a) una PPL, una SPL, una BPL y una LAPL en la categoría de aeronave apropiada;
- b) habilitaciones de clase y tipo para aeronaves de un solo piloto, excepto aviones complejos de alta performance de un solo piloto; extensiones de clase y grupo para globos aerostáticos y requisitos de experiencia reciente de clase para planeadores;
- c) habilitaciones de clase y tipo para aviones de un solo piloto, excepto para aviones complejos de alta performance de un solo piloto, en operaciones multipiloto, siempre que los FI cumplan alguna de las condiciones siguientes:
 - 1) ser o haber sido titular de un certificado de TRI para aviones multipiloto;
 - 2) haber completado todo lo siguiente:
 - i) al menos 500 horas como piloto en operaciones multipiloto en aviones;
 - ii) el curso de formación para MCCI de conformidad con el punto FCL.930.MCCI;
- d) habilitaciones de tipo para dirigibles multipiloto o de un solo piloto;

- e) una CPL en la categoría de aeronave apropiada, siempre que los FI hayan completado al menos 200 horas de instrucción de vuelo en esa categoría de aeronave;
- f) habilitaciones de vuelo nocturno, siempre que los FI cumplan todas las condiciones siguientes:
- 1) estar cualificados para vuelos nocturnos en la categoría de aeronave apropiada;
 - 2) haber demostrado la capacidad para instruir en vuelo nocturno ante un FI cualificado de acuerdo con la letra j);
 - 3) cumplir el requisito de experiencia nocturna establecido en el punto FCL.060, letra b), punto 2;
- g) una habilitación de vuelo de remolcado, acrobático o, en el caso de un FI(S), una habilitación de vuelo entre nubes, siempre que se posean tales atribuciones y que el FI haya demostrado la capacidad para instruir en dicha habilitación ante un FI cualificado de acuerdo con la letra j);
- h) una EIR o IR en la categoría de aeronave apropiada, siempre que los FI cumplan todas las condiciones siguientes:
- 1) haber 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;
 - 2) haber completado como alumno piloto el curso de formación para IRI y haber superado una evaluación de la competencia para el certificado de IRI;
 - 3) cumplir los puntos FCL.915.CRI, letra a), FCL.930.CRI y FCL.935 en el caso de aviones multimotor y con los puntos FCL.910.TRI, letra c), punto 1, y FCL.915.TRI, letra d), punto 2, en el caso de helicópteros multimotor;
- i) habilitaciones de clase o tipo multimotor de un solo piloto, excepto para aviones complejos de alta performance de un solo piloto, siempre que cumplan las condiciones siguientes:
- 1) en el caso de los aviones, cumplir lo dispuesto en los puntos FCL.915.CRI, letra a), FCL.930.CRI y FCL.935;
 - 2) en el caso de los helicópteros, cumplir lo dispuesto en los puntos FCL.910.TRI, letra c), punto 1, y FCL.915.TRI, letra d), punto 2;
- j) un certificado de FI, IRI, CRI, STI o MI, siempre que cumplan todas las condiciones siguientes:
- 1) haber completado al menos 50 horas o 150 lanzamientos de instrucción de vuelo en planeadores en el caso de FI(S), al menos 50 horas o 50 despegues de instrucción de vuelo en globos aerostáticos en el caso de FI(B), y 500 horas de instrucción de vuelo en la categoría de aeronave apropiada en todos los demás casos;
 - 2) haber superado una evaluación de competencia de acuerdo con lo establecido en el punto FCL.935 en la categoría de aeronave apropiada para demostrar ante un examinador de instructores de vuelo (FIE) la capacidad para instruir para el certificado de FI correspondiente;
- k) una MPL, siempre que los FI cumplan todas las condiciones siguientes:
- 1) para la fase de vuelo principal del entrenamiento, haber completado al menos 500 horas de vuelo como piloto de aviones, incluidas, al menos, 200 horas de instrucción de vuelo;
 - 2) para la fase básica del entrenamiento:
 - i) disponer de un IR de avión multimotor y de la facultad de instruir para un IR;
 - ii) haber completado al menos 1 500 horas de vuelo en operaciones con tripulación de vuelo múltiple;
 - 3) en el caso de FI ya cualificados para instruir en cursos integrados ATP(A) o CPL(A)/IR, el requisito del punto 2, inciso ii), puede sustituirse por la realización de un curso estructurado de formación que consista en:
 - i) una cualificación para MCC,
 - ii) la realización de 5 sesiones de instrucción de vuelo de la Fase 3 de un curso de MPL,
 - iii) la realización de 5 sesiones de instrucción de vuelo de la Fase 4 de un curso de MPL,
 - iv) la realización de 5 sesiones de entrenamiento recurrente orientado a la línea del operador,
 - v) el contenido del curso para MCCI.

En este caso, los FI llevarán a cabo sus primeras 5 sesiones como instructor bajo la supervisión de un TRI(A), un MCCI(A) o un SFI(A) cualificado para la instrucción de vuelo de MPL.».

28) El punto FCL.915.FI se modifica como sigue:

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

«i) excepto para un FI(A) que solo imparta formación para LAPL(A), haber superado el examen de conocimientos teóricos de la CPL, que puede realizarse sin completar un curso de formación de conocimientos teóricos de la CPL y que no será válido para la emisión de una CPL; y»;

b) la letra c), punto 2, se sustituye por el texto siguiente:

«2) al menos 200 horas como piloto al mando, si el solicitante es titular de, al menos, una PPL(H), y ha superado el examen de conocimientos teóricos de la CPL, que puede realizarse sin completar un curso de formación de conocimientos teóricos de la CPL y que no será válido para la emisión de una CPL;».

29) En el punto FCL.930.FI se añade la siguiente letra c):

«c) Se considerará que los solicitantes del certificado de FI que sean o hayan sido titulares de cualquier otro certificado de instructor, expedido de conformidad con el presente anexo, cumplen los requisitos establecidos en la letra b), punto 1.».

30) El punto FCL.940.FI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.940.FI — Revalidación y renovación

a) Revalidación

1) Para revalidar un certificado de FI, los titulares deberán cumplir al menos 2 de los 3 requisitos siguientes antes de la fecha de caducidad del certificado de FI:

i) haber completado:

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 examinadores; si las atribuciones para instruir para IR se van a revalidar, al menos 10 de estas horas serán de instrucción de vuelo para un IR y deberán haberse completado en el período de 12 meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad del certificado de FI;

B) en el caso de un FI(As), al menos 20 horas de instrucción de vuelo en dirigibles como FI, IRI o examinadores; si las atribuciones para instruir para IR se van a revalidar, 10 de estas horas serán de instrucción de vuelo para un IR y deberán haberse completado en el período de 12 meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad del certificado de FI;

C) en el caso de un FI(S), al menos 60 despegues o 30 horas de instrucción de vuelo en planeadores, motoveleros o TMG como FI o como examinadores;

D) en el caso de un FI(B), al menos 6 horas de instrucción de vuelo en dirigibles como FI o examinadores;

ii) haber completado un curso de actualización de instructor como FI en una ATO o en la autoridad competente; los FI(B) y los FI(S) podrán completar este curso de actualización de instructor en una DTO;

iii) haber superado una evaluación de competencia de acuerdo con lo establecido en el punto FCL.935 en el período de 12 meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad del certificado de FI.

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), un FI(S) y un FI(B), los titulares del certificado de FI correspondiente deberán superar una evaluación de competencia de acuerdo con FCL.935.

b) Renovación.

Si el certificado de FI ha caducado, los solicitantes, en un período de 12 meses antes de la fecha de aplicación de la renovación, deberán completar un curso de actualización de instructor como un FI en una ATO o en una autoridad competente, o, en el caso de un FI(B) o un FI(S), en una ATO, en una DTO o en una autoridad competente, y completar una evaluación de competencia de conformidad con el punto FCL.935.».

31) En el punto FCL.905.TRI, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) la emisión de un certificado de TRI o SFI, siempre que el titular cumpla todas las condiciones siguientes:

1) tener al menos 50 horas de experiencia de instructor como TRI o SFI de conformidad con el presente Reglamento o el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión;

2) haber llevado a cabo el programa de instrucción en vuelo de la parte correspondiente del curso de formación para TRI de conformidad con el punto FCL.930.TRI, letra a), punto 3, a satisfacción del director de formación de una ATO; y

c) en el caso de TRI para aviones de un solo piloto:

- 1) la emisión, revalidación y renovación de las habilitaciones de tipo para aviones complejos de alta performance de un solo piloto siempre que el solicitante aspire a atribuciones para operaciones de un solo piloto.

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

- i) sea o haya sido titular de un certificado de TRI para aviones multipiloto;
 - ii) tenga al menos 500 horas en aviones en operaciones multipiloto y haya completado un curso de formación para MCCI de conformidad con el punto FCL.930.MCCI.
- 2) 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).».

32) El punto FCL.910.TRI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.910.TRI Restricción de atribuciones

a) Generalidades Si el entrenamiento para TRI se lleva a cabo solamente en FSTD, las atribuciones del TRI estarán restringidas al entrenamiento en FSTD. Sin embargo, esta restricción incluirá las siguientes atribuciones para realizar en la aeronave:

- 1) LIFUS, siempre que el curso de formación para TRI haya incluido la formación especificada en el punto FCL.930.TRI, letra a), punto 4, inciso i);
- 2) formación en aterrizaje, siempre que el curso de formación para TRI haya incluido la formación especificada en el punto FCL.930.TRI, letra a), punto 4, inciso i); o
- 3) el vuelo de instrucción especificado en el punto FCL.060, letra c), punto 2, siempre que el curso de formación para TRI haya incluido la formación a que se hace referencia en la letra a), puntos 1 o 2.

La restricción a FSTD se eliminará si los TRI han completado una evaluación de competencia en la aeronave.

b) TRI para aviones y aeronaves de despegue vertical: TRI(A) y TRI(PL). Las atribuciones de los TRI están restringidas al tipo de avión o aeronave de despegue vertical en el que se realizaron el entrenamiento y la evaluación de competencia. A menos que se determine de otra forma en los OSD, para extender las atribuciones de los TRI a otros tipos, los TRI deberán:

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

Las atribuciones de los TRI se extenderán a otras variantes de conformidad con los OSD si los TRI han completado las partes correspondientes del entrenamiento técnico y las partes de la instrucción de vuelo del curso de TRI aplicable.

c) TRI para helicópteros: TRI(H).

- 1) Las atribuciones de los TRI(H) están restringidas al tipo de helicóptero en el que se llevó a cabo la evaluación de competencia para la emisión del certificado de TRI. A menos que se determine de otra forma en los OSD, las atribuciones de los TRI se extenderán a otros tipos si los TRI:
 - i) han completado las partes correspondientes del entrenamiento técnico y las partes de la instrucción de vuelo del curso de TRI;

- ii) han completado, en los 12 meses anteriores a la fecha de aplicación, al menos 10 horas en el tipo de helicóptero aplicable, de las cuales un máximo de 5 horas podrán completarse en un FFS o un FTD 2/3; y
- iii) han superado las secciones correspondientes de la evaluación de competencia de acuerdo con el punto FCL.935 para demostrar a un FIE o un TRE cualificado según la subparte K del presente anexo su capacidad para instruir a un piloto al nivel requerido para la emisión de una habilitación de tipo, incluida la instrucción previa al vuelo, posterior al vuelo y de conocimientos teóricos.

Las atribuciones de los TRI se extenderán a otras variantes de conformidad con los OSD si los TRI han completado las partes correspondientes del entrenamiento técnico y las partes de la instrucción de vuelo del curso de TRI aplicable.

- 2) Antes de que se amplíen las atribuciones de un TRI(H) de un único piloto a atribuciones multipiloto en el mismo tipo de helicópteros, el titular deberá haber completado al menos 100 horas de operaciones multipiloto en este tipo.
 - d) No obstante lo expuesto en los puntos anteriores, los titulares de un certificado de TRI que hayan recibido una habilitación de tipo de acuerdo con el punto FCL.725, letra e), tendrán derecho a ampliar sus atribuciones de TRI a ese nuevo tipo de aeronave.».
- 33) En el punto FCL.915.TRI, la letra c), punto 1), se sustituye por el texto siguiente:

«c) para un certificado de TRI(SPA):

- 1) haber completado, en los 12 meses anteriores a la fecha de aplicación, al menos 30 sectores de ruta, incluidos despegues y aterrizajes, como piloto al mando en el tipo de avión aplicable, de los cuales un máximo de 15 sectores pueden completarse en un FSTD que represente dicho tipo; y».

34) El punto FCL.930.TRI se modifica como sigue:

a) La frase introductoria de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) El curso de formación para TRI se llevará a cabo en la aeronave solamente si no se dispone de un FSTD que sea accesible e incluirá:».

b) El punto 3 de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«3) 5 horas de instrucción de vuelo en la aeronave apropiada o un FSTD que represente dicha aeronave para aeronaves de un solo piloto y 10 horas para aeronaves multipiloto o un FSTD que represente dicha aeronave.».

c) Se inserta un nuevo punto 4:

«4) la formación siguiente, según sea aplicable:

- i) una formación específica adicional antes de realizar un LIFUS;
- ii) una formación específica adicional antes de realizar una formación en aterrizaje; dicha formación en el FSTD incluirá formación para los procedimientos de emergencia relacionados con la aeronave.».

35) El punto FCL.935.TRI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.935.TRI Evaluación de la competencia

- a) La evaluación de la competencia para un TRI para MPA y PL se llevará a cabo en un FFS. Si no se dispone de un FFS o este no es accesible, se utilizará una aeronave.
- b) La evaluación de la competencia para un TRI para aviones y helicópteros complejos de alta performance de un solo piloto se llevará a cabo en cualquiera de los siguientes dispositivos:
 - 1) un FFS disponible y accesible;
 - 2) si no se dispone de un FFS o este no es accesible, en una combinación de FSTD y una aeronave;
 - 3) si no se dispone de FSTD o este no es accesible, en una aeronave.».

36) El punto FCL.940.TRI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.940.TRI Revalidación y renovación

a) Revalidación

1) Aviones

Para revalidar un certificado de TRI(A), los solicitantes deberán cumplir, en los 12 meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad del certificado, al menos dos de los tres requisitos siguientes:

- i) llevar a cabo una de las siguientes partes de un curso de habilitación de tipo completo o de formación periódico: una sesión en simulador de al menos 3 horas o un ejercicio aéreo de al menos 1 hora que conste al menos de 2 despegues y aterrizajes;
- ii) completar un curso de actualización como instructor TRI(A) en una ATO;
- iii) superar la evaluación de competencia de acuerdo con el punto FCL.935. Se considerará que cumplen este requisito los solicitantes que hayan cumplido lo dispuesto en el punto FCL.910.TRI, letra b), punto 3.

2) Helicópteros y aeronaves de despegue vertical.

Para revalidar un certificado de TRI(H) o TRI(PL), los solicitantes deberán cumplir, dentro del período de validez del certificado de TRI, al menos dos de los tres requisitos siguientes:

- i) haber completado al menos 50 horas de instrucción de vuelo en cada uno de los tipos de aeronave para los que se dispone de atribuciones de instrucción o en un FSTD que represente dichos tipos, de las cuales al menos 15 horas deberán completarse en los 12 meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad del certificado de TRI. En el caso de un TRI(PL), estas horas se completarán como un TRI o un examinador de habilitación de tipo (TRE), o como un SFI o un examinador de vuelo en simulador (SFE). En el caso de un TRI(H), se tendrán en cuenta para este propósito el tiempo volado como FI, instructores de habilitación de vuelo por instrumentos (IRI), instructores de formación en simulador (STI) o como cualquier tipo de examinadores;
 - ii) completar un curso de actualización como instructor TRI(H) o TRI(PL), según corresponda, en una ATO;
 - iii) en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la fecha de caducidad del certificado, haber superado una evaluación de competencia de acuerdo con los puntos FCL.935, FCL.910.TRI, letra b), punto 3, o FCL.910.TRI, letra c), punto 3, según proceda.
- 3) Durante al menos una de cada dos revalidaciones de un certificado de TRI, los titulares deberán superar la evaluación de competencia de acuerdo con el punto FCL.935.
- 4) Si los TRI son titulares de un certificado para más de un tipo de aeronave dentro de la misma categoría, la evaluación de competencia realizada en uno de estos tipos de aeronave revalidará el certificado de TRI para los otros tipos dentro de la misma categoría de aeronave, a menos que se determine de otra forma en los OSD.
- 5) Requisitos específicos para la revalidación de un certificado de TRI(H).

Se considerará que los TRI(H) que sean titulares de un certificado de FI(H) en el tipo correspondiente cumplen los requisitos establecidos en la letra a). En ese caso, el certificado de TRI(H) será válido hasta la fecha de caducidad del certificado de FI(H).

b) Renovación

Para renovar un certificado de TRI, los solicitantes, en los 12 meses inmediatamente anteriores a la fecha de la solicitud, deberán haber superado la evaluación de competencia de acuerdo con el punto FCL.935 y haber completado lo siguiente:

1) para aviones:

- i) al menos 30 sectores de ruta, incluidos despegues y aterrizajes en el tipo de avión aplicable, de los cuales un máximo de 15 sectores podrán completarse en un FFS;
- ii) un curso de actualización de instructor como TRI en una ATO, que incluirá los elementos correspondientes del curso de formación para TRI;

2) para helicópteros y aeronaves de despegue vertical:

- i) al menos 10 horas de vuelo, incluidos despegues y aterrizajes en el tipo de aeronave aplicable, de las cuales un máximo de 5 horas podrán completarse en un FFS o un FTD 2/3;

- ii) un curso de actualización de instructor como TRI en una ATO, que incluirá los elementos correspondientes del curso de formación para TRI.
- 3) Si los solicitantes son titulares de un certificado para más de un tipo de aeronave dentro de la misma categoría, la evaluación de competencia realizada en uno de estos tipos de aeronave renovará el certificado de TRI para los otros tipos dentro de la misma categoría de aeronave, a menos que se determine de otra forma en los OSD.».
- 37) En el punto FCL.905.CRI se inserta, tras la letra b), la letra b bis) siguiente:
- «b bis) Las atribuciones de los CRI consisten en instruir para habilitaciones de clase y tipo para aviones de un solo piloto, excepto para aviones complejos de alta performance de un solo piloto, en operaciones multipiloto, siempre que los CRI cumplan alguna de las condiciones siguientes:
- 1) ser o haber sido titular de un certificado de TRI para aviones multipiloto;
 - 2) tener al menos 500 horas en aviones en operaciones multipiloto y haber completado un curso de formación para MCCI de conformidad con el punto FCL.930.MCCI.».
- 38) En el punto FCL.930.CRI, la letra a), punto 3, se sustituye por el texto siguiente:
- «3) 5 horas de instrucción de vuelo en aviones multimotor o en un FSTD que represente a esa clase o tipo de avión, incluidas al menos 3 horas en el avión, o al menos 3 horas de instrucción de vuelo en aviones monomotor, impartidas por un FI(A) cualificado de acuerdo con el punto FCL.905.FI, letra j).».
- 39) El punto FCL.940.CRI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.940.CRI Revalidación y renovación»

- a) Para revalidar un certificado de CRI, los solicitantes deberán cumplir, dentro del período de validez del certificado de CRI, al menos dos de los tres requisitos siguientes:
- 1) llevar a cabo al menos 10 horas de instrucción de vuelo como CRI. Si los solicitantes tienen atribuciones de CRI tanto en aviones multimotor como monomotor, estas horas de instrucción de vuelo se dividirán por igual entre aviones multimotor y aviones monomotor;
 - 2) completar un curso de actualización como CRI en una ATO o en una autoridad competente;
 - 3) superar la evaluación de competencia de acuerdo con el punto FCL.935 para aviones monomotor o multimotor, según corresponda.
- b) Durante al menos una de cada dos revalidaciones de un certificado de CRI, los titulares deberán haber cumplido los requisitos establecidos en la letra a), punto 3.
- c) Renovación
- Si el certificado de CRI ha expirado, se renovará si los solicitantes en el período de 12 meses anterior a la solicitud de renovación:
- 1) han completado un curso de actualización como CRI en una ATO o en una autoridad competente;
 - 2) han completado la evaluación de competencia requerida por el punto FCL.935.».
- 40) En el punto FCL.915.IRI, la letra b), punto 2, se sustituye por el texto siguiente:
- «2) en el caso de solicitantes de un IR(H) para helicópteros multimotor, deberán cumplir los requisitos del punto FCL.905.FI, letra h), punto 3, inciso ii).».
- 41) En el punto FCL.930.IRI, la letra a), punto 3, inciso ii), se sustituye por el texto siguiente:
- «ii) para el IRI(H), al menos 10 horas de instrucción de vuelo en un helicóptero, FFS, FTD 2/3 o FNPT II/III. En el caso de los solicitantes que sean titulares de un certificado de FI(H), estas horas se reducen a 5 como mínimo;».
- 42) El punto FCL.905.SFI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.905.SFI Atribuciones y condiciones»

- a) Las atribuciones de los SFI son llevar a cabo instrucción de vuelo en simulador dentro de la categoría de aeronave correspondiente, para:
- 1) la revalidación y la renovación de una IR, siempre que sean o hayan sido titulares de una IR en la categoría de aeronave correspondiente;
 - 2) la emisión de una IR, siempre que sean o hayan sido titulares de una IR en la categoría de aeronave correspondiente y que hayan completado un curso de formación para IRI;

b) Las atribuciones de los SFI para aviones de un solo piloto son llevar a cabo instrucción de vuelo en simulador para:

- 1) la emisión, revalidación y renovación de las habilitaciones de tipo para aviones complejos de alta performance de un solo piloto si los solicitantes aspiran a atribuciones para operaciones de un solo piloto.

Las atribuciones de los SFI para aviones de un solo piloto pueden ampliarse a instrucción de vuelo para habilitaciones de tipo de aviones complejos de alta performance de un solo piloto en operaciones multipiloto, siempre que cumplan alguna de las condiciones siguientes:

- i) ser o haber sido titular de un certificado de TRI para aviones multipiloto;
 - ii) tener al menos 500 horas en aviones en operaciones multipiloto y haber completado un curso de formación para MCCI de conformidad con el punto FCL.930.MCCI;
- 2) los cursos de formación para MCC y MPL en la fase básica, siempre que las atribuciones de los SFI(SPA) se hayan ampliado a operaciones multipiloto de conformidad con el punto 1.

c) Las atribuciones de los SFI para aviones multipiloto son la realización de instrucción de vuelo en simulador para:

- 1) la emisión, revalidación y renovación de las habilitaciones de tipo para aviones multipiloto y, si los solicitantes aspiran a atribuciones para operaciones de un solo piloto, para aviones complejos de alta performance de un solo piloto;
- 2) el curso de formación para MCC;
- 3) el curso de MPL en las fases básica, intermedia y avanzada, siempre que, para la fase básica, sean o hayan sido titulares de un certificado de FI(A) o de IRI(A).

d) Las atribuciones de los SFI para helicópteros son la realización de instrucción de vuelo en simulador para:

- 1) la emisión, revalidación y renovación de las habilitaciones de tipo de helicóptero;
- 2) formación para MCC, si los SFI tienen atribuciones para instruir para helicópteros multipiloto.».

43) El punto FCL.910.SFI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.910.SFI Restricción de atribuciones

Las atribuciones de los SFI estarán restringidas al FTD 2/3 o FFS del tipo de aeronave en el que se llevó a cabo el curso de formación para SFI.

Las atribuciones pueden ampliarse a otros FSTD que representan otros tipos de la misma categoría de aeronave si los titulares:

- a) han completado el contenido del simulador del curso de habilitación de tipo correspondiente;
- b) han completado las partes correspondientes del entrenamiento técnico y el contenido de FSTD del programa de instrucción en vuelo del curso de TRI aplicable;
- c) han llevado a cabo en un curso de habilitación de tipo completo al menos 3 horas de instrucción de vuelo relacionadas con las funciones de un SFI en el tipo aplicable bajo la supervisión y a la satisfacción de un TRE o un SFE cualificado para ese fin.

Las atribuciones de los SFI se extenderán a otras variantes de conformidad con los OSD si los SFI han completado las partes correspondientes al tipo del entrenamiento técnico y el contenido FSTD del programa de instrucción en vuelo del curso de TRI aplicable.».

44) En el punto FCL.930.SFI, la letra a), punto 2, se sustituye por el texto siguiente:

- «2) las partes correspondientes del entrenamiento técnico y el contenido de FSTD del programa de instrucción en vuelo del curso de TRI aplicable.».

45) El punto FCL.940.SFI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.940.SFI Revalidación y renovación

a) Revalidación

Para revalidar un certificado de SFI, los solicitantes deberán cumplir, antes de la fecha de caducidad del certificado de SFI, al menos dos de los tres requisitos siguientes:

- 1) haber completado al menos 50 horas como instructores o examinadores en FSTD, de las cuales al menos 15 horas en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la fecha de caducidad del certificado de SFI;
- 2) haber completado un curso de actualización de instructor como SFI en una ATO;
- 3) haber superado las secciones correspondientes de la evaluación de competencia de acuerdo con el punto FCL.935.

b) Además, los solicitantes deberán haber completado, en un FFS, las verificaciones de competencia para la emisión de las habilitaciones de tipo de la aeronave específica que representan los tipos para los que disponen de atribuciones.

c) Durante al menos una de cada dos revalidaciones de un certificado de SFI, los titulares deberán cumplir los requisitos establecidos en la letra a), punto 3.

d) Si un SFI es titular de un certificado para más de un tipo de aeronave dentro de la misma categoría, la evaluación de competencia realizada en uno de estos tipos revalidará el certificado de SFI para los otros tipos dentro de la misma categoría de aeronave, a menos que se determine de otra forma en los OSD.

e) Renovación

Para renovar el certificado de SFI, los solicitantes, en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la solicitud de renovación, deberán cumplir todas las condiciones siguientes:

- 1) haber completado un curso de actualización de instructor como SFI en una ATO;
- 2) haber superado la evaluación de competencia de acuerdo con el punto FCL.935;
- 3) haber completado, en un FSTD, la prueba de pericia para la emisión de las habilitaciones de tipo de la aeronave específica que representan los tipos para los que van a renovarse las atribuciones.».

46) El punto FCL.910.STI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.910.STI Restricción de atribuciones

Las atribuciones de los STI estarán restringidas al FSTD en el que se llevó a cabo el curso de formación para STI.

Las atribuciones pueden ampliarse a otros FSTD que representen otros tipos de aeronave si, en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la solicitud, los titulares:

- a) han completado el contenido de FSTD del curso de CRI o TRI en la clase o el tipo de aeronave para el que se solicitan atribuciones de instrucción;
- b) han superado, en el FSTD en el que va a realizarse la instrucción de vuelo, la sección aplicable de la verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 del presente anexo para la clase o el tipo de aeronave apropiada.

Para los STI(A) que instruyan únicamente en BITD, la verificación de competencia incluirá solamente los ejercicios apropiados para la prueba de pericia para la emisión de una PPL(A);

- c) han realizado, en un curso de CPL, IR, PPL o de habilitación de tipo o clase, al menos 3 horas de instrucción de vuelo bajo la supervisión de un FI, un CRI(A), un IRI o un TRI designado por la ATO para este fin, incluida al menos 1 hora de instrucción de vuelo supervisada por un FIE en la categoría de aeronave apropiada.».

47) El punto FCL.915.STI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.915.STI Requisitos previos

a) Los solicitantes de la expedición de un certificado de STI deberán:

- 1) en los 3 años anteriores a la solicitud, ser o haber sido titulares de una licencia de piloto y atribuciones de instrucción apropiadas a los cursos en los que se pretende realizar la instrucción;

- 2) haber completado en un FSTD la verificación de competencia correspondiente para la habilitación de clase o tipo, en el período de 12 meses inmediatamente anteriores a la solicitud.

Los solicitantes de la emisión de un STI(A), que deseen instruir solo en BITD, completarán solamente los ejercicios apropiados para una prueba de pericia para la emisión de una PPL(A).

- b) Además de los requisitos establecidos en la letra a), los solicitantes de la expedición de un certificado de STI(H) deberán haber completado al menos 1 hora de tiempo de vuelo como observador en el puesto de pilotaje del tipo de helicóptero aplicable, en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la solicitud.».

48) El punto FCL.940.STI se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.940.STI Revalidación y renovación del certificado de STI

a) Revalidación

Para revalidar un certificado de STI, los solicitantes, en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la fecha de caducidad del certificado de STI, deberán cumplir todas las condiciones siguientes:

- 1) haber realizado al menos 3 horas de instrucción de vuelo en un FSTD, como parte de un curso completo de CPL, IR, PPL o de habilitación de tipo o clase;
- 2) haber superado en el FSTD en el que se realiza la instrucción de vuelo las secciones aplicables de la verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 del presente anexo para la clase o el tipo de aeronave apropiada.

Para los STI(A) que instruyan únicamente en BITD, la verificación de competencia incluirá solamente los ejercicios apropiados para una prueba de pericia para la emisión de una PPL(A).

b) Renovación

Para renovar un certificado de STI, los solicitantes, en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la solicitud de renovación, deberán:

- 1) completar un curso de actualización de STI en una ATO;
- 2) superar en el FSTD en el que se realiza la instrucción de vuelo las secciones aplicables de la verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 del presente anexo para la clase o el tipo de aeronave apropiada.

Para un STI(A) que instruya únicamente en BITD, la verificación de competencia incluirá solamente los ejercicios apropiados para una prueba de pericia para la emisión de una PPL(A);

- 3) realizar, en la categoría de aeronave correspondiente, en un curso completo de CPL, IR, PPL o de habilitación de tipo o clase, al menos 3 horas de instrucción de vuelo bajo la supervisión de un FI, un CRI, un IRI o un TRI designado por la ATO para este fin, incluida al menos 1 hora de instrucción de vuelo supervisada por un examinador de instructores de vuelo (FIE).».

49) El punto FCL.1000 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.1000 Certificados del examinador

a) Generalidades

Los titulares de un certificado de examinador deberán:

- 1) ser titulares, a menos que se determine otra cosa en el presente anexo, de una licencia, habilitación o certificado equivalente a aquellos para los que están autorizados a realizar pruebas de pericia, verificaciones de competencia o evaluaciones de competencia y la facultad para ofrecer instrucción para los mismos;
- 2) estar cualificados para actuar como piloto al mando en la aeronave durante una prueba de pericia, verificación de competencia o evaluación de competencia si se lleva a cabo en la aeronave.

b) Condiciones especiales:

- 1) La autoridad competente podrá expedir un certificado específico que otorgue atribuciones para la realización de pruebas de pericia, verificaciones de competencia y evaluaciones de competencia si no es posible el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente subparte debido a la introducción de cualquiera de los siguientes elementos:
 - i) un nuevo tipo de aeronave en los Estados miembros o en la flota de un operador;

ii) nuevos cursos de formación en el presente anexo.

Dicho certificado estará limitado a las pruebas de pericia, verificaciones de competencia y evaluaciones de competencia necesarias para la introducción del nuevo tipo de aeronave o el nuevo curso de formación y su validez no excederá, en ningún caso, de 1 año.

- 2) Los titulares de un certificado expedido de acuerdo con la letra b), punto 1, que deseen solicitar un certificado de examinador deberán cumplir los requisitos previos y los requisitos de revalidación para dicha categoría de certificado de examinador.
- 3) Cuando no se disponga de ningún examinador cualificado, las autoridades competentes podrán, caso por caso, autorizar a inspectores o examinadores que no cumplan los requisitos de habilitación de instructor, tipo o clase que se especifican en la letra a), para realizar pruebas de pericia, verificaciones de competencia y evaluaciones de competencia.

c) Exámenes organizados fuera del territorio de los Estados miembros

1) No obstante lo dispuesto en la letra a), en el caso de las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia realizadas fuera del territorio del que los Estados miembros son responsables en virtud del Convenio de Chicago, la autoridad competente expedirá un certificado de examinador a los solicitantes que sean titulares de una licencia de piloto que cumpla lo dispuesto en el anexo 1 del Convenio de Chicago, siempre que dichos solicitantes:

- i) sean titulares, al menos, de una licencia, habilitación o certificado equivalente al que les autoriza a llevar a cabo pruebas de pericia, verificaciones de competencia o evaluaciones de competencia y, en cualquier caso, al menos una CPL;
- ii) estén cualificados para actuar como piloto al mando en la aeronave durante una prueba de pericia o una verificación de competencia que se lleve a cabo en la aeronave;
- iii) cumplan los requisitos establecidos en la presente subparte para la expedición del certificado de examinador correspondiente; y
- iv) demuestren a la autoridad competente un nivel adecuado de conocimientos de las normas de seguridad de la aviación europea para poder ejercer atribuciones de examinador de acuerdo con el presente anexo.

2) El certificado a que se hace referencia en el punto 1 estará limitado a realizar pruebas de pericia y verificaciones de competencia:

- i) fuera de los territorios de los que los Estados miembros son responsables en virtud del Convenio de Chicago; y
- ii) a pilotos que tengan conocimientos suficientes del idioma en el que se realiza la prueba o la verificación.».

50) El punto FCL.1005 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.1005 Limitación de atribuciones en el caso de intereses personales

Los examinadores no llevarán a cabo:

- a) pruebas de pericia ni evaluaciones de competencia de solicitantes para la expedición de una licencia, una habilitación o un certificado, a quienes hayan impartido más del 25 % de la instrucción de vuelo requerida para la licencia, la habilitación o el certificado para el que se realiza la prueba de pericia o la evaluación de competencia; y
- b) pruebas de pericia, verificaciones de competencia ni evaluaciones de competencia siempre que crean que su objetividad pueda verse afectada.».

51) El punto FCL.1025 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.1025 Validez, revalidación y renovación de los certificados de examinador

a) Validez

Los certificados de examinador tendrán una validez de 3 años.

b) Revalidación

Para revalidar un certificado de examinador, los titulares deberán cumplir todas las condiciones siguientes:

- 1) antes de la fecha de caducidad del certificado, haber realizado al menos seis pruebas de pericia, verificaciones de competencia o evaluaciones de competencia;

- 2) en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la fecha de caducidad del certificado, haber completado un curso de actualización para examinadores que sea impartido por la autoridad competente o por una ATO y aprobado por la autoridad competente. Un examinador que sea titular de un certificado para planeadores o globos aerostáticos puede haber completado, en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la fecha de caducidad del certificado, un curso de actualización para examinadores que sea impartido por una DTO y aprobado por la autoridad competente;
- 3) una de las pruebas de pericia, verificaciones de competencia o evaluaciones de competencia 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 de examinador y:
 - i) deberá haber sido evaluada por un inspector de la autoridad competente o por un examinador experimentado específicamente autorizado para ello por la autoridad competente responsable del certificado de examinador; o
 - ii) deberá cumplir los requisitos establecidos en el punto FCL.1020.

Si los solicitantes de la revalidación son titulares de atribuciones para más de una categoría de examinador, podrán revalidarse todas las atribuciones de examinador si los solicitantes cumplen los requisitos establecidos en la letra b), puntos 1 y 2, y en el punto FCL.1020, para una de las categorías de certificado de examinador de las que son titulares, de acuerdo con la autoridad competente.

c) Renovación

Si el certificado ha caducado, antes de reanudar el ejercicio de las atribuciones, los solicitantes deberán cumplir los requisitos establecidos en la letra b), punto 2, y el punto FCL.1020 en el período de 12 meses inmediatamente anterior a la solicitud de renovación.

- d) Los certificados de examinador se revalidarán o renovarán únicamente si los solicitantes demuestran un cumplimiento continuado de los requisitos establecidos en los puntos FCL.1010 y FCL.1030.».

52) El punto FCL.1005.TRE se modifica como sigue:

- a) En la letra a), el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) evaluaciones de competencia para la emisión, la revalidación o la renovación de certificados de TRI o SFI en la categoría de aeronave aplicable, siempre que hayan completado al menos 3 años como TRE y hayan llevado a cabo una formación específica para la evaluación de competencia de conformidad con el punto FCL.1015, letra b).».

- b) En la letra b), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4) evaluaciones de competencia para la emisión, la revalidación o la renovación de certificados de TRI(H) o SFI (H), siempre que hayan completado al menos 3 años como TRE y hayan llevado a cabo una formación específica para la evaluación de competencia de conformidad con el punto FCL.1015, letra b).».

53) En el punto FCL.1005.CRE, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- b) «verificaciones de competencia para:

- 1) la revalidación o la renovación de las habilitaciones de tipo y clase;
- 2) la revalidación de IR, siempre que hayan completado al menos 1 500 horas como pilotos en aviones y hayan completado al menos 450 horas de vuelo en IFR;
- 3) la renovación de IR, siempre que cumplan los requisitos establecidos en el punto FCL.1010.IRE, letra a); y
- 4) la revalidación y la renovación de EIR, siempre que hayan completado al menos 1 500 horas como piloto en aviones y cumplan los requisitos establecidos en el punto FCL.1010.IRE, letra a), punto 2.».

54) En el punto FCL.1010.CRE, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «b) ser titulares de un certificado de CRI o FI con atribuciones de instrucción para la clase o el tipo aplicable;».

55) El punto FCL.1010.IRE se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.1010.IRE Requisitos previos

- a) IRE(A)

Los solicitantes de un certificado de IRE para aviones deberán ser titulares de un certificado IRI(A) o FI(A) con la facultad de instruir para una IR(A), y deberán haber completado:

- 1) 2 000 horas de vuelo como pilotos de aviones; y

2) 450 horas de vuelo en IFR, 250 de las cuales serán como instructor.

b) IRE(H)

Los solicitantes de un certificado de IRE para helicópteros deberán ser titulares de un certificado IRI(H) o FI(H) con la facultad de instruir para una IR(H), y deberán haber completado:

- 1) 2 000 horas de vuelo como pilotos de helicóptero; y
- 2) 300 horas de vuelo instrumental en helicópteros, 200 de las cuales serán como instructor.

c) IRE(As)

Los solicitantes de un certificado de IRE para dirigibles deberán ser titulares de un certificado IRI(As) o FI(As) con la facultad de instruir para una IR(As), y deberán haber completado:

- 1) 500 horas de vuelo como pilotos en dirigibles; y
- 2) 100 horas de vuelo instrumental en dirigibles, 50 de las cuales serán como instructor.

56) El punto FCL.1005.SFE se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.1005.SFE Atribuciones y condiciones

a) SFE para aviones [SFE(A)] y SFE para aeronaves de despegue vertical [SFE(PL)]

Las atribuciones de los SFE para aviones o aeronaves de despegue vertical consisten en llevar a cabo en un FFS, o para las evaluaciones en el punto 5 del FSTD aplicable, lo siguiente:

- 1) pruebas de pericia y verificaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de las habilitaciones de tipo para aviones o aeronaves de despegue vertical, según sea aplicable;
- 2) verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de IR, si se combinan con la revalidación o la renovación de una habilitación de tipo, siempre que hayan superado una verificación de competencia para el tipo de aeronave, incluida la habilitación de vuelo por instrumentos, durante el último año;
- 3) pruebas de pericia para la emisión de la ATPL(A);
- 4) pruebas de pericia para la emisión de la MPL, siempre que hayan cumplido los requisitos establecidos en el punto FCL.925; y
- 5) evaluaciones de competencia para la emisión, la revalidación o la renovación de un certificado de SFI en la categoría de aeronave correspondiente, siempre que hayan completado al menos 3 años como SFE(A) y hayan llevado a cabo una formación específica para la evaluación de competencia de conformidad con el punto FCL.1015, letra b).

b) SFE para helicópteros [SFE(H)]

Las atribuciones de un SFE(H) consisten en llevar a cabo en un FFS, o para las evaluaciones en el punto 4 del FSTD aplicable, lo siguiente:

- 1) pruebas de pericia y verificaciones de competencia para la emisión, la revalidación y la renovación de habilitaciones de tipo;
- 2) verificaciones de competencia para la revalidación y la renovación de IR, si estas verificaciones se combinan con la revalidación o la renovación de una habilitación de tipo, siempre que los SFE hayan superado una verificación de competencia para el tipo de aeronave, incluida la habilitación de vuelo por instrumentos, durante el año anterior a la verificación de competencia;
- 3) pruebas de pericia para la emisión de la ATPL(H); y
- 4) evaluaciones de competencia para la emisión, la revalidación o la renovación de un certificado de SFI(H), siempre que hayan completado al menos 3 años como un SFE(H) y hayan llevado a cabo una formación específica para la evaluación de competencia de conformidad con el punto FCL.1015, letra b).».

57) El punto FCL.1010.SFE se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.1010.SFE Requisitos previos

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 titulares de una ATPL(A) y de una habilitación de tipo para el tipo de avión aplicable;

- 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 titulares de una CPL(A) o una ATPL(A) y de una habilitación de tipo para el tipo de avión aplicable;
 - ii) ser titulares de un certificado de SFI(A) para la clase o el tipo de avión aplicable;
 - iii) tener al menos 500 horas de vuelo como pilotos de aviones de un solo piloto;
- 3) para la emisión inicial de un certificado de SFE, haber completado al menos 50 horas de instrucción de vuelo en simulador como TRI(A) o SFI(A) en el tipo aplicable.

b) SFE(H)

Los solicitantes de un certificado de SFE(H) deberán cumplir todas las condiciones siguientes:

- 1) ser o haber sido titulares de una ATPL(H) y de una habilitación de tipo para el tipo de helicóptero aplicable;
- 2) ser titulares de un certificado de SFI(H) para el tipo de helicóptero aplicable;
- 3) tener al menos 1 000 horas de vuelo como pilotos de helicópteros multipiloto;
- 4) para la emisión inicial de un certificado de SFE, haber completado al menos 50 horas de instrucción de vuelo en simulador como TRI(H) o SFI(H) en el tipo aplicable.»

58) Los puntos 1.1 y 1.2 del apéndice 1 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 contabilizarán en su totalidad los conocimientos teóricos en las materias comunes establecidas en el punto FCL.120. Sin embargo, la materia "navegación" solo se contabilizará en el caso de un titular de una LAPL(A) que solicite la emisión de una LAPL(H), o de un titular de una LAPL(H) que solicite la emisión de una LAPL(A).
- 1.2. Para la emisión de una LAPL(A), una LAPL(H) o una PPL, a los titulares de una PPL, CPL o ATPL en otra categoría de aeronave se les contabilizarán en su totalidad los conocimientos teóricos en las materias comunes establecidas en el punto FCL.215, letra a), punto 1.»

59) Se inserta el nuevo punto 1.2 bis en el apéndice 1 como sigue:

- «1.2 bis Para la emisión de una LAPL(B), una LAPL(S), una BPL o una SPL, al titular de una licencia en otra categoría de aeronave se le contabilizarán en su totalidad los conocimientos teóricos en las materias comunes establecidas en el punto FCL.215, letra b), punto 1.»

60) En la parte A del apéndice 3, la letra b) del punto 9 se sustituye por el texto siguiente:

- «b) 70 horas como piloto al mando, de las cuales un máximo de 55 pueden ser como alumno piloto al mando (SPIC). El tiempo de vuelo instrumental como alumno piloto al mando solo contará como tiempo de vuelo como piloto al mando hasta un máximo de 20 horas.»

61) En la parte C del apéndice 3, la letra b) del punto 8 se sustituye por el texto siguiente:

- «b) 70 horas como piloto al mando, de las cuales un máximo de 55 pueden ser como alumno piloto al mando (SPIC). El tiempo de vuelo instrumental como alumno piloto al mando solo contará como tiempo de vuelo como piloto al mando hasta un máximo de 20 horas.»

62) En la parte D del apéndice 3, la letra b) del punto 8 se sustituye por el texto siguiente:

- «b) 70 horas como piloto al mando, de las cuales un máximo de 55 pueden ser como alumno piloto al mando.»

63) En la parte E del apéndice 3, la letra a) del punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

- «a) haber completado 150 horas de vuelo;

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).».
- 64) En la parte K del apéndice 3, la letra a) del punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «a) haber completado 155 horas de vuelo, incluidas 50 como piloto al mando en helicópteros, de las cuales 10 horas serán de travesía.
- Excepto para el requisito de 50 horas como piloto al mando en helicópteros, las horas como piloto al mando en otras categorías de aeronave pueden contar para las 155 horas de vuelo de helicóptero en cualquiera de los casos siguientes:
- 1) 20 horas en aviones, si los solicitantes son titulares de una PPL(A);
- 2) 50 horas en aviones, si los solicitantes son titulares de una CPL(A);
- 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).».
- 65) El cuadro CONTENIDO DE LA PRUEBA relativo a la categoría de avión del apéndice 7 se sustituye por el cuadro siguiente:

Aviones

SECCIÓN 1 — OPERACIONES PREVUELO Y SALIDA

El uso de la lista de verificación, aptitud para el vuelo, procedimientos de antihielo/deshielo, etc., es aplicable en todas las secciones

a	Uso del manual de vuelo (o equivalente), especialmente en el cálculo de la performance de la aeronave, la carga y el centrado
b	Uso de documentación de los servicios de tránsito aéreo, documentación meteorológica
c	Preparación de un plan de vuelo ATC, plan/registro de vuelo IFR
d	Identificación de las ayudas a la navegación necesarias para los procedimientos de salida, llegada y aproximación
e	Inspección prevuelo
f	Mínimos meteorológicos
g	Rodaje
h	Salida PBN (si aplicable) — Verificación de que se haya cargado el procedimiento correcto en el sistema de navegación; y — Control cruzado entre el monitor del sistema de navegación y la carta de salida.
i	Aleccionamiento previo al despegue, despegue
j (°)	Transición al vuelo por instrumentos
k (°)	Procedimientos de salida por instrumentos, incluidas salidas PBN, y ajuste de los altímetros
l (°)	Relación con ATC — cumplimiento, procedimientos R/T

SECCIÓN 2 — MANEJO GENERAL (°)

a	Control del avión por referencia exclusiva a los instrumentos, incluyendo: vuelo nivelado a varias velocidades, compensación
b	Virajes ascendiendo y descendiendo con una inclinación sostenida de razón 1
c	Recuperación de actitudes inusuales, incluida una inclinación sostenida en virajes de 45° y virajes cerrados descendentes
d (**)	Recuperación desde una aproximación a la pérdida en nivel de vuelo, viraje ascendiendo/descendiendo y en configuración de aterrizaje
e	Panel limitado: ascenso o descenso estabilizado, virajes horizontales a razón 1 sobre rumbos dados, recuperación de actitudes inusuales

SECCIÓN 3 — PROCEDIMIENTOS IFR EN RUTA (°)

a	Mantenimiento de la trayectoria, incluida la interceptación, por ejemplo NDB, VOR, o trayectoria entre puntos de referencia
b	Uso del sistema de navegación y radioayudas
c	Vuelo nivelado, control del rumbo, altitud y velocidad aerodinámica, ajuste de potencia, técnica de compensación
d	Calaje del altímetro
e	Sincronización y revisión de ETA (suspensión en ruta, si fuera necesario)
f	Monitorización del progreso del vuelo, libro de vuelo, uso del combustible, gestión de los sistemas
g	Procedimientos de protección contra hielo, simulados si fuera necesario
h	Relación con ATC-cumplimiento, procedimientos R/T

SECCIÓN 3a — PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA

a	Ajuste y verificación de las ayudas a la navegación e identificación de instalaciones, si aplicable
b	Procedimientos de llegada, verificaciones del altímetro
c	Limitaciones de altitud y velocidad, si aplicables
d	Llegada PBN (si aplicable): — Verificación de que se haya cargado el procedimiento correcto en el sistema de navegación; y — Control cruzado entre el monitor del sistema de navegación y la carta de llegada.

SECCIÓN 4 (°) — OPERACIONES 3D (*)

a	Ajuste y verificación de las ayudas a la navegación Verificación del ángulo de trayectoria vertical En lo que se refiere a la RNP APCH: — Verificación de que se haya cargado el procedimiento correcto en el sistema de navegación; y — Control cruzado entre el monitor del sistema de navegación y la carta de aproximación.
b	Instrucciones de aproximación y aterrizaje, incluidas las verificaciones de descenso/aproximación/aterrizaje, incluida la identificación de las ayudas a la navegación
c (*)	Procedimiento de espera
d	Cumplimiento del procedimiento de aproximación publicado
e	Sincronización de la aproximación
f	Control de la altitud, rumbo y velocidad (aproximación estabilizada)
g (*)	Acción de motor y al aire
h (*)	Procedimiento de aproximación/aterrizaje abortado
i	Relación con ATC – cumplimiento, procedimientos R/T

SECCIÓN 5 (°) – OPERACIONES 2D (**)

a	Ajuste y verificación de las ayudas a la navegación En lo que se refiere a la RNP APCH: — Verificación de que se haya cargado el procedimiento correcto en el sistema de navegación; y — Control cruzado entre el monitor del sistema de navegación y la carta de aproximación.
b	Instrucciones de aproximación y aterrizaje, incluidas las verificaciones de descenso/aproximación/aterrizaje, incluida la identificación de las ayudas a la navegación
c (*)	Procedimiento de espera
d	Cumplimiento del procedimiento de aproximación publicado
e	Sincronización de la aproximación

f	Altitud/distancia en relación con el MAPT (punto de aproximación frustrada), velocidad, control de rumbo (aproximación estabilizada), facilidad direccional simplificada (SDF), si aplicable
g (*)	Acción de motor y al aire
h (*)	Procedimiento de aproximación/aterrizaje abortado
i	Relación con ATC – cumplimiento, procedimientos R/T

SECCIÓN 6 – VUELO CON UN MOTOR NO OPERATIVO (solo aviones multimotor) (*)

a	Fallo en motor simulado tras despegue o maniobra de motor y al aire
b	Aproximación, aterrizaje abortado y aproximación convencional abortada con un motor no operativo
c	Aproximación y aterrizaje con un motor no operativo
d	Relación con ATC – cumplimiento, procedimientos R/T

(*) Debe realizarse con referencia únicamente a los instrumentos.

() Puede realizarse en un FFS, FTD 2/3 o FNPT II.

(*) Puede realizarse en la sección 4 o 5.

(**) 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.»

66) El apéndice 8 se sustituye por el texto siguiente:

«APÉNDICE 8

Crédito cruzado de la parte IR de una verificación de competencia de habilitación de tipo o de clase

A. Aviones

Se reconocerá el crédito solo cuando los titulares estén revalidando o renovando atribuciones IR para aviones monomotor de un solo piloto y multimotor de un solo piloto, según corresponda.

Si se realiza una prueba de pericia o una verificación de competencia que incluye IR, y los titulares tienen una de las siguientes habilitaciones válidas:	El reconocimiento de crédito es válido para la parte IR en una verificación de competencia para:
habilitación de tipo MPA; habilitación de tipo de avión complejo de alta performance de un solo piloto	habilitación de clase SE (*), y habilitación de tipo SE (*), y habilitación de clase o tipo SP ME, excepto para habilitaciones de tipo de avión complejo de alta performance, solo permiten el reconocimiento de créditos para la sección 3B de la verificación de competencia del punto B.5 del apéndice 9
habilitación de clase o tipo de avión SP ME, excepto para habilitaciones de tipo de avión complejo de alta performance, operado como piloto único	habilitación de clase SE, y habilitación de tipo SE, y habilitación de clase o tipo SP ME, excepto para habilitaciones de tipo de avión complejo de alta performance
habilitación de clase o tipo de avión SP ME, excepto para habilitaciones de tipo de avión complejo de alta performance, restringido a operaciones MP	habilitación de clase SE (*), y habilitación de tipo SE (*), y habilitación de clase o tipo SP ME, excepto para habilitaciones de tipo de avión complejo de alta performance (*).
habilitación de clase o tipo de avión SP SE	habilitación de clase SE, y habilitación de tipo SE

(*) Siempre que en los 12 meses anteriores los solicitantes hayan realizado al menos tres salidas y aproximaciones IFR ejerciendo atribuciones PBN, incluida al menos una aproximación RNP APCH en un avión de clase o tipo SP en operaciones de un solo piloto, o bien, en el caso de los aviones multimotor distintos de los aviones complejos de alta performance, los solicitantes hayan superado la sección 6 de la prueba de pericia para aviones de un solo piloto distintos de los aviones complejos de alta performance volando con los instrumentos como única referencia en operaciones de un solo piloto.

B. Helicópteros

Debe reconocerse el crédito solo si los titulares están revalidando atribuciones IR para helicópteros monomotor y multimotor de un solo piloto, según corresponda.

Cuando se realiza una prueba de pericia o una verificación de competencia, incluida IR, y los titulares tienen una de las siguientes habilitaciones válidas:	El reconocimiento de créditos es válido para la parte IR en una verificación de competencia para:
habilitación de tipo de helicóptero multipiloto (MPH)	habilitación de tipo SE (*) ; y habilitación de tipo SP ME (*) .
habilitación de tipo SP ME, operado como piloto único	habilitación de tipo SE (*) ; y habilitación de tipo SP ME (*) .
habilitación de tipo SP ME, restringido a operación multipiloto	habilitación de tipo SE (*) ; y habilitación de tipo SP ME (*)
habilitación de tipo SP ME, operado como piloto único	habilitación de tipo SP ME, operado como piloto único

(*) Siempre que en los 12 meses anteriores se hayan realizado al menos tres salidas y aproximaciones IFR ejerciendo atribuciones PBN, incluida una aproximación RNP APCH [tal como una aproximación a un punto en el espacio (PinS)] en un helicóptero de tipo SP en operaciones de un solo piloto.».

67) En el apéndice 9, la sección B se modifica como sigue:

a) el cuadro en la letra k) del punto 5 se sustituye por el siguiente:

Tipo de operación	«1) SP		2) MP		3) SP → MP (inicial)		4) MP → SP (inicial)		5) SP + MP	
	Formación	Prueba/verificación	Formación	Prueba/verificación	Formación	Prueba/verificación	Formación, prueba y verificación (aviones SE)	Formación, prueba y verificación (aviones ME)	Aviones SE	Aviones ME
Expedición inicial SP complejo	Secciones 1-6 1-7	Secciones 1-6 1-6	Secciones 1-7	Secciones 1-6	MCC CRM Factores humanos TEM Sección 7	Secciones 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		
Revalidación SP complejo	no aplicable no aplicable	Secciones 1-6 1-6	no aplicable	Secciones 1-6	no aplicable	no aplicable	no aplicable	no aplicable	MPO: Secciones 1-7 (formación) 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 (formación) Secciones 1-6 (verificación) SPO: 1.6, sección 6 y, si fuera aplicable, una aproximación de la sección 3.B
Renovación SP complejo	FCL.740	Secciones 1-6 1-6	FCL.740	Secciones 1-6	no aplicable	no aplicable	no aplicable	no aplicable	Formación: FCL.740 Verificación: igual que en la revalidación	Formación: FCL.740 Verificación: igual que en la revalidación»

b) en el cuadro que sigue a la letra l) del punto 5, la línea correspondiente al ejercicio 7.2.2 se sustituye por lo 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»		
--------	--	---	--	--	--

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

- 68) En el punto ARA.GEN.220, se sustituyen los puntos 11 y 12 de la letra a), y se inserta el nuevo punto 13 en la letra a) como sigue:
- 11) «la información sobre seguridad y las medidas de seguimiento;
 - 12) el uso de disposiciones de flexibilidad con arreglo al artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, y
 - 13) el proceso de evaluación y autorización de aeronaves establecido en los puntos ORA.ATO.135, letra a), y DTO.GEN.240, letra a).».
- 69) Se inserta el nuevo punto ARA.GEN.360 siguiente:

«ARA.GEN.360 Cambio de autoridad competente

- 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 d), del anexo I (Parte FCL), 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.
- b) La autoridad competente de transferencia conservará los registros médicos y de emisión de licencias originales del titular de la licencia con arreglo a lo dispuesto en los puntos ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 y ARA.MED.150.
- c) La autoridad competente destinataria, sin demora indebida, reexpedirá la licencia y el certificado médico siempre que haya recibido y tramitado todos los documentos especificados en la letra a). Tras la reexpedición de la licencia y el certificado médico, la autoridad competente destinataria solicitará inmediatamente al titular de la licencia que le entregue la licencia expedida por la autoridad competente de transferencia y el certificado médico correspondiente.
- d) La autoridad competente destinataria notificará inmediatamente a la autoridad competente de transferencia una vez que haya reexpedido la licencia y el certificado médico al titular de la licencia y que este haya entregado la licencia y el certificado médico de conformidad con la letra c). Hasta que se reciba esta notificación, la autoridad competente de transferencia seguirá siendo responsable de la licencia y del certificado médico originalmente expedidos a dicho titular de la licencia.».

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

- 70) En el punto ORA.ATO.135, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) La ATO utilizará una flota adecuada de aeronaves de entrenamiento o FSTD adecuadamente equipados para los cursos de formación ofrecidos. La flota de aeronaves estará compuesta por aeronaves que cumplan todos los requisitos definidos en el Reglamento (UE) 2018/1139. Las aeronaves que entren dentro del ámbito de aplicación de las letras a), b), c) o d) del anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139 podrán utilizarse para formación si se cumplen todas las condiciones siguientes:
- 1) durante un proceso de evaluación, la autoridad competente ha confirmado un nivel de seguridad comparable al definido por todos los requisitos esenciales establecidos en el anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139;
 - 2) la autoridad competente ha autorizado el uso de la aeronave para formación en la ATO.».

El anexo VIII (Parte-DTO) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 se modifica como sigue:

- 71) En el punto DTO.GEN.240, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Una DTO utilizará una flota adecuada de aeronaves de entrenamiento o FSTD adecuadamente equipados para los cursos de formación ofrecidos. La flota de aeronaves estará compuesta por aeronaves que cumplan todos los requisitos definidos en el Reglamento (UE) 2018/1139. Las aeronaves que entren dentro del ámbito de aplicación de las letras a), b), c) o d) del anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139 podrán utilizarse para formación si se cumplen todas las condiciones siguientes:
- 1) durante un proceso de evaluación, la autoridad competente ha confirmado un nivel de seguridad comparable al definido por todos los requisitos esenciales establecidos en el anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139;
 - 2) la autoridad competente ha autorizado el uso de la aeronave para formación en la DTO.».