

**DECISIÓN DE LA COMISIÓN****de 6 de febrero de 2014****por la que se autoriza a Suecia y al Reino Unido a acogerse a una excepción respecto de determinadas normas comunes de seguridad aérea de conformidad con el artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo***[notificada con el número C(2014) 559]***(Texto pertinente a efectos del EEE)****(2014/69/UE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 14, apartado 6,

Considerando lo siguiente:

- (1) Varios Estados miembros solicitaron aplicar excepciones a las normas comunes de seguridad aérea que figuran en las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 216/2008. De conformidad con el artículo 14, apartado 6, de ese Reglamento, los servicios de la Comisión evaluaron la necesidad de las excepciones solicitadas, así como el nivel de protección que estas garantizan, atendiendo a las recomendaciones de la EASA. La Comisión concluyó que la variación proporcionaría un nivel de protección equivalente al conseguido mediante la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea, siempre que se cumpliesen determinadas condiciones. La evaluación de cada excepción, y las condiciones a las que está sujeta su aplicación, están descritas en los anexos de esta Decisión por la que se autorizan dichas excepciones.
- (2) De conformidad con el artículo 14, apartado 7, del Reglamento (CE) n° 216/2008, una excepción concedida a un Estado miembro se notificará a los demás Estados miembros, los cuales estarán a su vez facultados para aplicar dicha medida. Por consiguiente, los destinatarios de la presente Decisión deben ser todos Estados miembros. La descripción de cada excepción, así como las condiciones a las que esté sujeta, debe ser tal que permita a los demás Estados miembros aplicar dicha medida cuando estén en la misma situación, sin necesidad de

una nueva aprobación de la Comisión. No obstante, los Estados miembros deben notificar la aplicación de las excepciones, ya que pueden tener efectos fuera de ese Estado miembro.

- (3) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité de la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Los Gobiernos de Suecia y el Reino Unido pueden conceder aprobaciones que supongan una excepción respecto de determinadas disposiciones de aplicación en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008, con arreglo a lo especificado en los anexos de la presente Decisión.

*Artículo 2*

Todos los Estados miembros estarán facultados para aplicar las medidas mencionadas en el artículo 1, con arreglo a lo especificado en los anexos de la presente Decisión. Los Estados miembros notificarán tal circunstancia a la Comisión, a la Agencia y a las autoridades nacionales de aviación.

*Artículo 3*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 6 de febrero de 2014.

*Por la Comisión*

Siim KALLAS

*Vicepresidente*

<sup>(1)</sup> DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

## ANEXO I

**Excepción del Reino Unido respecto del Reglamento (UE) n° 1178/2011 de la Comisión <sup>(1)</sup> en lo que se refiere a las atribuciones del instructor de vuelo en simulador (SFI)**

## 1. DESCRIPCIÓN DE LA SOLICITUD

La norma FCL.905.SFI, letra a), de la parte FCL estipula que las atribuciones de un SFI son llevar a cabo instrucción de vuelo en simulador dentro de la categoría de aeronave correspondiente, para: «a) la emisión, revalidación y renovación de una IR (habilitación de vuelo instrumental), siempre que sea o haya sido titular de una IR en la categoría de aeronave correspondiente y que haya completado un curso de formación para IRI» (instructor de vuelo instrumental).

Mediante carta recibida por la Comisión el 27 de noviembre de 2012, el Gobierno del Reino Unido notificó a la Comisión y a la EASA su intención de acogerse a una excepción respecto de la norma FCL.905.SFI, letra a), del Reglamento (UE) n° 1178/2011 (el Reglamento del personal de vuelo), al amparo del artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 216/2008 (el Reglamento de base).

El Reino Unido propuso separar la obligación de seguir un curso para IRI y la atribución para dar instrucción para una IR inicial de los demás requisitos para los SFI y permitir a los SFI que no hayan terminado la formación IRI dar una formación para la revalidación y renovación de las IR específicas de tipo de aeronave.

## 2. EVALUACIÓN DE LA SOLICITUD

## 2.1. Necesidad

En la actualidad hay un número insuficiente de instructores de vuelo cualificados para dar los cursos de formación y no hay tampoco suficientes cursos aprobados para IRI que pudieran permitir a los aspirantes a SFI adquirir las cualificaciones necesarias. La autoridad competente del Reino Unido subrayó que la obligación de participar en un curso IRI crea una carga imprevista debido al número insuficiente de instructores de vuelo. Esta situación se puede remediar permitiendo a los SFI que no hayan finalizado el curso de formación para IRI dar una formación para la revalidación y renovación de las IR específicas de tipo. La Agencia consideró que el Reino Unido ha demostrado suficientemente la necesidad de una excepción respecto de los requisitos de la norma FCL.905.SFI.

## 2.2. Equivalencia del nivel de protección

Tal como está redactada la parte FCL, tener el curso de formación para IRI completado es un requisito general aplicable a todas las atribuciones del SFI en relación con la IR. Por tanto, eso se aplica a las atribuciones para instruir para la revalidación y renovación de la IR específica de tipo, así como a las atribuciones adicionales para dar formación para la concesión inicial de una IR.

El Reino Unido subrayó que la excepción prevista mantiene un nivel equivalente de protección porque restauraría la norma JAR-FCL.

Además, el Reino Unido propuso exigir el curso IRI solo para el privilegio de instruir para una IR inicial y limitar las atribuciones de los SFI que no hayan recibido esa formación para la revalidación o renovación de una habilitación de tipo incluida en una IR específica de tipo. Para estar autorizado para dar la formación sin haber hecho la totalidad del curso para IRI, el Reino Unido propuso que el SFI supere una verificación de competencia para el tipo de aeronave, incluida la habilitación de vuelo instrumental, a lo largo de los últimos doce meses. Un SFI con estas cualificaciones que no haya completado el curso para IRI no dará instrucción para la concesión inicial de ninguna habilitación de vuelo instrumental, ni para la revalidación o renovación de una habilitación de vuelo instrumental que no está asociada a la revalidación o renovación de una habilitación de tipo.

La Agencia, tras haber examinado la solicitud de excepción modificada, concluyó que el Reino Unido tiene razón cuando sostiene que las atribuciones del SFI han sido modificadas en la parte FCL respecto de la norma JAR-FCL. El nuevo requisito que exige al SFI que participe en un curso para IRI si la instrucción de vuelo para la IR ha sido añadido como una nueva condición porque se consideró necesario para la ampliación de las atribuciones.

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

La Agencia convino con la evaluación del Reino Unido de que la excepción propuesta garantiza un nivel de protección equivalente al conseguido mediante la aplicación de la parte FCL, por cuanto no permitirá a este grupo específico de SFI llevar a cabo cursos de formación para la revalidación y renovación de una IR general sin haber participado en un curso para IRI, sino que se limitará a permitirles dar formación para la revalidación y renovación de la IR específica de tipo.

3. DESCRIPCIÓN DE LA EXCEPCIÓN

No obstante lo dispuesto en la norma FCL.905.SFI, letra a), del Reglamento (UE) n° 1178/2011, el Reino Unido podrá permitir a los SFI que den formación para la revalidación y renovación de las IR específicas de tipo sin haber completado un curso de formación para IRI.

4. CONDICIONES A LAS QUE ESTÁ SUJETA LA APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN

Un SFI con esta cualificación no podrá dar formación para la renovación y revalidación de una IR general sin haber participado en un curso de formación para IRI.

5. APLICABILIDAD GENERAL DE LA EXCEPCIÓN

Todos los Estados miembros podrán aplicar esta excepción siempre y cuando se cumplan las condiciones descritas en el punto 4.

---

## ANEXO II

**Excepción del Reino Unido respecto del Reglamento (UE) n° 1178/2011 en lo que se refiere a las atribuciones del examinador de vuelo en simulador (SFE)**

## 1. DESCRIPCIÓN DE LA SOLICITUD

La norma FCL.1005.SFE, letra a), punto 2, establece que las atribuciones de un SFE en aviones o aeronaves de despegue vertical consisten en llevar a cabo en un FFS (simulador de vuelo completo): «[...] verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de IR, siempre que el SFE cumpla los requisitos establecidos en FCL.1010.IRE para la categoría de aeronave aplicable».

Mediante carta recibida por la Comisión el 27 de noviembre de 2012, el Gobierno del Reino Unido notificó a la Comisión y a la EASA su intención de acogerse a una excepción respecto de la norma FCL.1005.SFE, letra a), punto 2, del Reglamento (UE) n° 1178/2011 (el Reglamento del personal de vuelo), al amparo del artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 216/2008 (el Reglamento de base).

El Reino Unido propuso crear una nueva categoría de SFE con atribuciones para examinar para la revalidación y renovación de una IR relacionada con una habilitación de tipo separando el requisito para IRI/IRE de los demás requisitos SFE y limitando las atribuciones a la revalidación o renovación de una habilitación de tipo, incluidas las IR específicas de tipo.

## 2. EVALUACIÓN DE LA SOLICITUD

## 2.1. Necesidad

En la actualidad no hay suficientes cursos aprobados que pudieran permitir a los aspirantes a SFE adquirir las cualificaciones necesarias. El Reino Unido subrayó que este requisito creará una carga imprevista afirmando que actualmente no hay recursos con la formación adecuada. Esta situación se puede remediar permitiendo a los SFE que no hayan cumplido los requisitos del curso de formación para IRE efectuar verificaciones de competencia para la revalidación y renovación de IR específicas de tipo. La Agencia consideró que el Reino Unido ha demostrado suficientemente la necesidad de una excepción respecto de los requisitos de la norma FCL.1005.SFE.

## 2.2. Equivalencia del nivel de protección

El Reino Unido justificó la excepción prevista remitiéndose al requisito JAR-FCL equivalente e identificando un cambio en las atribuciones de esta categoría de examinador, así como las condiciones que debe satisfacer el solicitante. El Reino Unido subrayó que, en el marco del sistema JAR, muchas autoridades nacionales permitían al examinador de vuelo en simulador (SFE) dar las pruebas para la revalidación o renovación de las atribuciones de vuelo por instrumentos asociadas a la habilitación de tipo, es decir, la revalidación o renovación de una habilitación de tipo combinada con la habilitación de vuelo por instrumentos (IR) específica de tipo. Los SFE no estaban autorizados a dar exámenes para la habilitación de vuelo por instrumentos general no específica de tipo ni para la concesión inicial de atribuciones de IR específica de tipo.

El Reino Unido señaló asimismo que, habida cuenta de las nuevas atribuciones del SFE, la parte FCL exige que los SFE cumplan los requisitos aplicables a los examinadores de la habilitación de vuelo por instrumentos (IRE), que exige ser el titular de un certificado de instructor de habilitación de vuelo por instrumentos (IRI). Tal como está redactada la parte FCL está escrita, este requisito es una condición previa general y se aplica por consiguiente a todas las atribuciones de examen de los SFE para la habilitación de vuelo por instrumentos, así como a las atribuciones para la revalidación y renovación de las habilitaciones de vuelo por instrumentos específicas de tipo y a las nuevas atribuciones para dar exámenes para la concesión inicial de cualquier IR.

El Reino Unido subrayó que la excepción prevista mantiene un nivel equivalente de protección porque restauraría la norma JAR-FCL.

Una vez examinada la excepción solicitada, la Agencia concluyó que el Reino Unido tiene razón cuando sostiene que el requisito FCL.1005.SFE no contiene de hecho ninguna atribución que faculte al SFE a efectuar pruebas de competencia para la concesión inicial de una IR en un FFS, sino que la atribución está limitada a la revalidación y renovación de la IR [véase la letra a), punto 2]. Además, el Reino Unido afirmó correctamente que en virtud de las normas JAR-FCL, la atribución de SFE permite efectuar verificaciones de competencia para la revalidación y renovación de IR, y también que, en virtud de las mismas normas JAR-FCL, los SFE no están obligados a cumplir además los requisitos para IRE/IRI. Es correcto afirmar que las atribuciones de los SFE han cambiado en relación con las normas JAR-FCL.

A fin de incluir la atribución necesaria para dar exámenes para la revalidación o renovación de una habilitación combinada de tipo y una IR sin haber cumplido los requisitos para IRE, el Reino Unido propuso que los SFE interesados superen una verificación de competencia para el tipo de aeronave que incluya la habilitación IR dentro de los últimos doce meses. Un SFE con estas cualificaciones que no haya completado el curso para IRI no dará exámenes para la concesión inicial de ninguna habilitación de vuelo instrumental, ni para la revalidación o renovación de una habilitación de vuelo instrumental que no está asociada a la revalidación o renovación de una habilitación de tipo.

Atendiendo al análisis efectuado, la Agencia convino con la evaluación del Reino Unido de que la excepción propuesta garantiza un nivel de protección equivalente al conseguido mediante la aplicación de la parte FCL, por cuanto no permitirá a este grupo específico de SFE dar exámenes para la revalidación y renovación de una IR sin haber participado en un curso para IRI, pero que les dará la atribución para dar exámenes para la revalidación y renovación de la IR específica de tipo.

### 3. DESCRIPCIÓN DE LA EXCEPCIÓN

No obstante lo dispuesto en la norma FCL.1005.SFE, letra a), punto 2, del Reglamento (UE) n° 1178/2011, el Reino Unido podrá permitir a los SFE que efectúen verificaciones de competencia para la revalidación y renovación de las IR específicas de tipo sin haber cumplido los requisitos aplicables a los examinadores de la habilitación de vuelo por instrumentos (IRE), que exige ser el titular de un certificado de instructor de habilitación de vuelo por instrumentos (IRI).

### 4. CONDICIONES A LAS QUE ESTÁ SUJETA LA APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN

Un SFE con estas cualificaciones no dará exámenes para la concesión inicial de ninguna habilitación de vuelo instrumental, ni para la revalidación o renovación de una habilitación de vuelo instrumental que no vaya asociada a la revalidación o renovación de una habilitación de tipo.

### 5. APLICABILIDAD GENERAL DE LA EXCEPCIÓN

Todos los Estados miembros podrán aplicar esta excepción siempre y cuando se cumplan las condiciones descritas en el punto 4.

---

## ANEXO III

**Excepción del Reino Unido respecto del Reglamento (UE) n° 1178/2011 en lo que se refiere a la restricción de atribuciones del instructor de vuelo en simulador (SFI) y a los medios para eliminar esas restricciones**

## 1. DESCRIPCIÓN DE LA SOLICITUD

La norma FCL.910.SFI, letra b), establece que para ampliar las atribuciones del SFI a simuladores que representan otros tipos de aeronave, el SFI deberá superar un examen a la satisfacción de un examinador de habilitación de tipo (TRE). La parte FCL no permite que un SFE cualificado para el tipo lleve a cabo la prueba para añadir un tipo nuevo a las atribuciones de los SFI.

Mediante carta recibida por la Comisión el 27 de noviembre de 2012, el Gobierno del Reino Unido notificó a la Comisión y a la EASA de su intención de acogerse a una excepción respecto de la norma FCL.905.SFI, letra b), del Reglamento (UE) n° 1178/2011 (el Reglamento del personal de vuelo), al amparo del artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 216/2008 (el Reglamento de base).

El Reino Unido solicitó esta excepción a fin de permitir a los SFE no solo realizar pruebas para la concesión inicial del certificado de SFI, sino también para ampliar las atribuciones de los SFE de forma que estos puedan verificar la competencia de un SFI para cualquier otro tipo.

## 2. EVALUACIÓN DE LA SOLICITUD

## 2.1. Necesidad

Es necesario autorizar a los SFE no solamente a efectuar pruebas para la concesión inicial del certificado SFI, sino a ampliar las atribuciones de los SFE para examinar a los SFI en relación con otros tipos ya que, de otro modo, se impondría una carga excesiva al sector debido a la falta de personal cualificado. La Agencia aceptó la justificación presentada por el Reino Unido sobre la necesidad de conceder esta excepción.

## 2.2. Equivalencia del nivel de protección

El Reino Unido justificó la excepción prevista afirmando que esta ampliación de atribuciones no tendría ningún efecto perjudicial sobre el nivel de protección.

Sobre la base del examen realizado, la Agencia convino en la opinión del Reino Unido de que la excepción prevista mantiene un nivel equivalente de protección ya que la parte FCL ya autoriza a los SFE a someter a examen a los SFI para el tipo de aeronave incluido en la concesión inicial del certificado SFI.

## 3. DESCRIPCIÓN DE LA EXCEPCIÓN

No obstante lo dispuesto en la norma FCL.910.SFI, letra b), del Reglamento (UE) n° 1178/2011, el Reino Unido podrá permitir a los SFE no solo realizar pruebas para la concesión inicial del certificado SFI, sino también para ampliar las atribuciones de los SFE de forma que estos puedan verificar la competencia de un SFI para cualquier otro tipo.

## 4. CONDICIONES A LAS QUE ESTÁ SUJETA LA APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN

Las atribuciones del SFI pueden ampliarse a otros FSTD que representan otros tipos de la misma categoría de aeronave cuando el titular:

- haya completado satisfactoriamente el contenido del simulador del curso de habilitación de tipo correspondiente, y
- haya llevado a cabo en un curso de habilitación de tipo completo al menos tres 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 SFE cualificado para ese fin.

## 5. APLICABILIDAD GENERAL DE LA EXCEPCIÓN

Todos los Estados miembros podrán aplicar esta excepción siempre y cuando se cumplan las condiciones descritas en el punto 4.

## ANEXO IV

**Excepción del Reino Unido respecto del Reglamento (UE) nº 1178/2011 en lo que se refiere a las atribuciones y condiciones del instructor de vuelo en simulador (SFI)**

## 1. DESCRIPCIÓN DE LA SOLICITUD

La norma FCL.905.SFI, anexo I, del Reglamento (UE) nº 1178/2011 establece las atribuciones de un instructor de vuelo en simulador (SFI) y no permite que un SFI imparta instrucción a los solicitantes del certificado SFI. La parte FCL atribuye esta facultad únicamente a los titulares de un certificado de instructor de habilitación de tipo (TRI), siempre y cuando posean al menos tres años de experiencia como TRI [FCL.905.TRI, letra b)].

Mediante carta recibida por la Comisión el 27 de noviembre de 2012, el Gobierno del Reino Unido notificó a la Comisión y a la EASA su intención de acogerse a una excepción respecto de la norma anteriormente citada del Reglamento (UE) nº 1178/2011 (el Reglamento del personal de vuelo), al amparo del artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) nº 216/2008 (el Reglamento de base).

El Reino Unido propuso conceder a los titulares de un certificado SFI la atribución para impartir instrucción a los solicitantes de un certificado SFI sin necesidad de cumplir el requisito de poseer al menos tres años de experiencia como TRI.

## 2. EVALUACIÓN DE LA SOLICITUD

## 2.1. Necesidad

El Reino Unido comunicó que la interpretación que hacía de la norma JAR-FCL en el pasado era que esta permitía a los SFI impartir cursos de SFI tras haber realizado el curso específico de formación de instructor seguido de la correspondiente evaluación de la competencia. El Reino Unido describió asimismo que, con la implementación de la norma parte FCL y su nueva redacción en términos más concretos, la atribución relativa a la instrucción de los solicitantes de un certificado SFI se concede únicamente a los instructores de habilitación de tipo (TRI) con tres años de experiencia en calidad de tales. En el Reino Unido, numerosos SFI certificados en el país que imparten formación a los solicitantes de un certificado SFI no pueden cumplir el requisito de tres años de experiencia en calidad de TRI y, por consiguiente, no podrán seguir impartiendo cursos de SFI. El Reino Unido especificó, asimismo, que muchos de los SFI actuales no podrían cumplir los requisitos para ser TRI por razones médicas.

Sobre la base de un estudio de la situación actual, el Reino Unido concluyó que hay un número insuficiente de TRI para impartir cursos a un número suficiente de solicitantes de un certificado SFI y para satisfacer las necesidades de formación del sector. Como consecuencia, habrá una carestía de instructores cualificados para impartir estos cursos, lo que perturbaría gravemente la formación de los pilotos, en particular en el sector de las aeronaves privadas de negocios. Por consiguiente, es necesario conceder atribuciones a los SFI que no cumplan el requisito de tener tres años de experiencia como TRI para impartir cursos a los solicitantes del certificado de SFI. La Agencia aceptó la justificación presentada por el Reino Unido sobre la necesidad de esta excepción.

## 2.2. Equivalencia del nivel de protección

Además, el Reino Unido detectó una incoherencia en la parte FCL ya que el examinador de vuelo en simulador (SFE), que debe ser titular de un certificado SFI, tendrá la atribución para verificar la competencia necesaria para la expedición, revalidación o renovación de un certificado de SFI pero, al mismo tiempo, no estará autorizado a impartir instrucción a dichos SFI. La parte FCL contiene por tanto una incoherencia al impedir a los SFE —que deben ser también SFI— que impartan instrucción a un piloto para ser SFI, mientras que sí pueden examinar a los SFI porque todos los examinadores del sistema de la parte FCL tienen la atribución para impartir instrucción para la obtención de los certificados, habilitaciones y licencias para los que el examinador o la examinadora están autorizados a dar exámenes.

La parte FCL refleja el sistema JAR-FCL en cuanto que este prevé que la formación de los solicitantes de un certificado SFI puede ser impartida solamente por un TRI. Una vez estudiadas las propuestas presentadas por el Reino Unido para otorgar a los SFI las cualificaciones necesarias para esa tarea, la Agencia convino en la evaluación efectuada por ese país en el sentido de que la excepción prevista garantiza un nivel de protección equivalente al conseguido mediante la aplicación de la parte FCL, concretamente a través de cursos de formación adicionales y los requisitos de verificación sugeridos por el Reino Unido.

Debe subrayarse, no obstante, que el Reino Unido prevé que este curso concreto también lo realicen los TRI que deseen impartir esta formación. Como quiera que la parte FCL ya contempla esta atribución para los TRI que deseen impartir cursos de formación para la obtención del certificado SFI si cumplen el requisito de tres años de experiencia, ese curso específico para TRI no es necesario. Por tanto, estos cursos deben ofrecerse únicamente a SFI.

3. DESCRIPCIÓN DE LA EXCEPCIÓN

No obstante lo dispuesto en la norma FCL.905.SFI, el Reino Unido podrá conceder la atribución necesaria a los SFI que no cumplan el requisito de tener tres años de experiencia como TRI para que puedan impartir formación a los solicitantes del certificado SFI.

4. CONDICIONES A LAS QUE ESTÁ SUJETA LA APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN

Dichos SFI deberán tener como mínimo tres años de experiencia de instrucción en calidad de tales, deberá completar un curso de formación de instructor específico de dos días impartido por un instructor de SFI, y deberán superar la evaluación de competencia correspondiente.

5. APLICABILIDAD GENERAL DE LA EXCEPCIÓN

Todos los Estados miembros podrán aplicar esta excepción siempre y cuando se cumplan las condiciones anexas.

---



## ANEXO V

**Excepción del Reino Unido respecto del Reglamento (UE) n° 1178/2011 en lo que se refiere a la revalidación y renovación de una habilitación de vuelo por instrumentos (IR)**

## 1. DESCRIPCIÓN DE LA SOLICITUD

La norma FCL.625, letras c) y d), del anexo I (parte FCL) del Reglamento (UE) n° 1178/2011 dice textualmente:

«c) Renovación. Si una IR ha caducado, para renovar sus atribuciones, los solicitantes:

- 1) realizarán un curso de actualización en una ATO para alcanzar el nivel de competencia necesario para superar la parte instrumental de la prueba de pericia de acuerdo con el apéndice 9 de la presente parte, y
- 2) completarán una verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 9 de la presente parte, en la categoría de aeronave pertinente.

d) Si la IR no ha sido revalidada o renovada en los 7 años anteriores, el titular deberá superar de nuevo el examen de conocimientos teóricos y la prueba de pericia de la IR.»

Mediante carta recibida por la Comisión el 18 marzo 2013, el Gobierno del Reino Unido notificó a la Comisión y a la EASA su intención de acogerse a una excepción respecto de la norma anteriormente citada del Reglamento (UE) n° 1178/2011 (el Reglamento del personal de vuelo), al amparo del artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 216/2008 (el Reglamento de base).

## 2. EVALUACIÓN DE LA SOLICITUD

## 2.1. Necesidad

Es necesario permitir a los titulares de licencias concedidas de conformidad con la parte FCL que tengan la IR conforme a la OACI en virtud de una licencia de un tercer país mantener sus atribuciones sin necesidad de repetir los exámenes de conocimientos teóricos. El Reglamento del personal de vuelo no soluciona esta cuestión, lo que crea una carga innecesaria a los titulares de licencias.

## 2.2. Equivalencia del nivel de protección

El Reino Unido considera que los requisitos de la norma FCL.625, letra d), se crearon para el caso en que el titular de una licencia deje de volar según las reglas de vuelo instrumental (IFR) durante siete años. La regla no tiene en cuenta la posibilidad de que el titular de la licencia pueda haber volado en IFR durante el período de siete años con una IR en virtud de una licencia de un tercer país renovada durante ese período y que es, por tanto, válida.

La Agencia, tras haber examinado la solicitud de excepción, convino con el Reino Unido que es desproporcionado imponer a un piloto titular de una IR concedida por un tercer país, conforme al anexo I de la OACI, vigente o caducada recientemente, que repita el examen teórico necesario para obtener la renovación de una IR europea caducada desde más de siete años; es decir, no es oportuno aplicar a un piloto con experiencia IFR reciente los mismos requisitos que se aplicarían a un piloto que no hubiese volado en IFR en más de siete años.

La Agencia está de acuerdo con el razonamiento presentado por el Reino Unido. La regla no tiene en cuenta la posibilidad de que el titular de la licencia pueda haber volado en IFR durante el período de siete años con una IR en virtud de una licencia de un tercer país renovada durante ese período y que es, por tanto, válida. La excepción prevista afectaría a los titulares de licencias de conformidad con la parte FCL que incluyan la IR conforme a la normativa de la OACI. Si tales pilotos después de un cierto tiempo dejasen de volar con esa licencia, pero siguiesen volando con una licencia de un tercer país conforme a la normativa de la OACI que comprenda una IR y se les exigiera renovar su IR con la licencia europea, se verían obligados a cumplir los criterios de revalidación de la norma FCL.625, letra b), sobre la base de la IR actual y válida del tercer país. Esto significa que el titular de la habilitación deberá superar la verificación de competencia, pero no realizar un curso de formación o repetir los exámenes de conocimientos teóricos. En el caso de un piloto que haya sido titular de una IR de un tercer país que ya no sea válida, pero que haya sido revalidada o renovada en los siete años anteriores, el titular de la habilitación deberá cumplir los requisitos en materia de renovación de la norma FCL.625, letra c), pero no deberá repetir los exámenes de conocimientos teóricos. La Agencia considera que de esta forma se garantiza un nivel de seguridad equivalente al previsto en la parte FCL.

## 3. DESCRIPCIÓN DE LA EXCEPCIÓN

No obstante lo dispuesto por la norma FCL.625, letras c) y d), del anexo I (parte FCL) del Reglamento (UE) n° 1178/2011, el Reino Unido podrá permitir a los titulares de licencias concedidas de conformidad con la parte FCL mantener sus atribuciones en relación con una IR en virtud de una licencia de un tercer país sin necesidad de repetir los exámenes de conocimientos teóricos.

4. CONDICIONES A LAS QUE ESTÁ SUJETA LA APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN

La presente excepción se aplicará a los titulares de licencias concedidas de conformidad con la parte FCL a condición de que la IR en virtud de una licencia de un tercer país sea conforme a la normativa de la OACI.

5. APLICABILIDAD GENERAL DE LA EXCEPCIÓN

Todos los Estados miembros podrán aplicar esta excepción siempre y cuando se cumplan las condiciones descritas en el punto 4.

---

## ANEXO VI

**Excepción de Suecia respecto del Reglamento (UE) n° 748/2012<sup>(1)</sup> en lo que se refiere a las disposiciones existentes relativas a la concesión de certificados de aeronavegabilidad para aeronaves importadas****1. DESCRIPCIÓN DE LA SOLICITUD**

De conformidad con el punto 21A.174, letra b), punto 3, inciso ii), del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n° 748/2012, toda solicitud de un certificado de aeronavegabilidad para una aeronave importada de un tercer país deberá incluir una declaración firmada por la autoridad competente del Estado en el que la aeronave esté o estaba matriculada, reflejando su estado de aeronavegabilidad en el momento de la transferencia.

Mediante carta de 24 de enero de 2011, la Agencia de Transporte sueca notificó a la Comisión y a la EASA su intención de acogerse a una excepción respecto de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión<sup>(2)</sup> [derogado por el Reglamento (UE) n° 748/2012] y dispensar del requisito de incluir esa declaración.

**2. EVALUACIÓN DE LA SOLICITUD****2.1. Necesidad**

Suecia ha determinado la necesidad de establecer una excepción a esta norma porque en algunos casos la declaración no resulta disponible o no se puede obtener.

**2.2. Equivalencia del nivel de protección**

La intención de exigir la declaración emitida por la autoridad competente del Estado en que la aeronave está o estaba matriculada, reflejando su estado de aeronavegabilidad en el momento de la transferencia cuando se importa una aeronave a un Estado miembro de la EASA es permitir a este Estado verificar la conformidad de la aeronave con el diseño de tipo aprobado en virtud de un certificado de tipo de la EASA, que cualquier certificado de tipo suplementario, cambio o reparación haya sido aprobado de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n° 748/2012, y que se hayan aplicado las directivas de aeronavegabilidad pertinentes.

La medida propuesta por el Gobierno sueco de dispensar del cumplimiento del requisito de incluir dicha declaración puede garantizar un nivel de protección equivalente al prescrito por las disposiciones de aplicación pertinentes del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n° 748/2012 relativas a la emisión de un certificado de aeronavegabilidad para una aeronave usada importada de un Estado no perteneciente a la UE siempre y cuando se empleen otros medios para conseguir la garantía exigida. Dichos medios están descritos en el punto 4.

**3. DESCRIPCIÓN DE LA EXCEPCIÓN**

Suecia podrá aceptar solicitudes de certificado de aeronavegabilidad para aeronaves importadas de un tercer país sin una declaración emitida por la autoridad competente del Estado en que la aeronave esté o estaba matriculada que refleje su estado de aeronavegabilidad en el momento de la transferencia.

La presente excepción se aplicará hasta el momento en que la modificación destinada a resolver esta cuestión, en el ámbito de la labor reguladora RMT.0020, de la subparte H (Certificados de aeronavegabilidad y certificados restringidos de aeronavegabilidad) del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n° 748/2012, sea adoptada y pase a ser aplicable.

**4. CONDICIONES A LAS QUE ESTÁ SUJETA LA APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN**

La autoridad competente examinará la documentación de la aeronave e inspeccionará la misma para verificar que:

— el historial de la aeronave esté completo y sea suficiente para establecer el estándar de producción y modificación,

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n° 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 243 de 27.9.2003, p. 6).

- la aeronave fue fabricada de conformidad con el diseño de tipo que sirvió de base para el certificado de tipo EASA; a tal efecto, el historial deberá contener una copia del primer certificado de aeronavegabilidad o del certificado de exportación expedido para la aeronave nueva; en su ausencia, el solicitante del certificado de aeronavegabilidad puede obtener una declaración del titular del certificado de tipo visada por el Estado de diseño relativa al estado de producción,
- la aeronave es conforme al diseño de tipo aprobado en virtud de un certificado de tipo,
- cualquier certificado de tipo suplementario, cambio o reparación ha sido aprobada de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n° 748/2012,
- se han cumplido las directivas de aeronavegabilidad aplicables.

Por último, la autoridad competente deberá establecer que los resultados de su investigación guardan coherencia con los resultados de la investigación efectuada por la organización que examine la aeronavegabilidad de conformidad con el anexo I (parte M) del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión <sup>(1)</sup>.

#### 5. APLICABILIDAD GENERAL DE LA EXCEPCIÓN

Todos los Estados miembros podrán aplicar esta excepción siempre y cuando se cumplan las condiciones descritas en el punto 4.

---

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 315 de 28.11.2003, p. 1).