



**COMUNICADO DE AESA
DIRIGIDO A:**

**A los pilotos, tripulantes de cabina de pasajeros, centros de formación aeronáutica,
centros médico-aeronáuticos, médicos examinadores aéreos y operadores aéreos**

Dentro de unas semanas la Comisión Europea iniciará el proceso de publicación del Reglamento que contienen las nuevas reglas sobre licencias de los miembros de la tripulación de las aeronaves en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE).

El punto de partida de esta nueva reglamentación es lo establecido en los artículos 7 y 8 del *Reglamento 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) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.*

La primera oleada de publicación contendrá el Reglamento AIR CREW con sus anexos FCL y MED, es decir las reglas específicas de licencias y medicina aeronáutica. En una segunda entrega se hará público el resto de esta reglamentación, es decir, los anexos que contienen las reglas para los tripulantes de cabina de pasajeros, la actuación de la Autoridad Aeronáutica y la aprobación y gestión de las organizaciones que intervienen en los procesos de licencias.

De acuerdo con el Reglamento 216/2008, estas nuevas reglas deben estar implantadas en los Estados miembros el día 8 de abril de 2012. Dada la proximidad de esta fecha el propio Reglamento AIR CREW permite una serie de posibles aplazamientos tanto para la totalidad de la reglamentación como para aspectos específicos de la misma.

Es muy importante que todos los afectados por las nuevas normas, actuales y futuros, vayáis accediendo a la información de cómo se va a producir este cambio normativo. Por eso, junto con esta carta podéis encontrar una [Nota Informativa](#) donde se explica sucintamente el contenido de la nueva norma, los retos que nos plantea a todos y el calendario de aplicación que, partiendo de los aplazamientos autorizados, puedan permitir la correcta implantación de la misma dentro del sistema nacional con criterios de seguridad y eficacia.

Son muchas las tareas que tenemos por delante y cortos los plazos de los que disponemos. Por eso, se requiere un trabajo intenso tanto por parte de AESA como de los destinatarios de la norma.

AESA informará puntualmente de cuantos acontecimientos y avances se vayan produciendo en este terreno para que entre todos logremos una implantación ordenada.

LA DIRECCIÓN DE AESA

Dirección de Seguridad de las Aeronaves
División de Licencias

NOTA INFORMATIVA SOBRE EL FUTURO SISTEMA DE LICENCIAS EN EUROPA

A tener en cuenta:

En el momento de redactar esta nota informativa los documentos constitutivos del paquete reglamentario AIR-CREW, referido a las licencias de los miembros de la tripulación aérea, aún no están definitivamente terminados y, consiguientemente, no han sido publicados como reglamentos de la Unión Europea. Ello quiere decir que pueden sufrir algún tipo de cambio, aunque no se espera. Esta Nota informativa será modificada si ocurriese algún cambio en los textos normativos antes de su publicación en el Diario Oficial de la Comunidad Europea.

INTRODUCCIÓN

Se van a cambiar las reglas que gobiernan el sistema de licencias en Europa y ello afectará a las atribuciones de algunas de las licencias existentes en la actualidad.

El Reglamento 216/2008 (que en adelante llamaremos Reglamento Básico y que puede encontrarse en <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:079:0001:0049:ES:PDF>) y las normas subordinadas, que reciben el nombre genérico de IR (implementing rules), serán vinculantes en España como en los demás Estados miembros de la Unión Europea, desde el momento de su publicación, y reemplazarán a todas las normas actuales relacionadas con nuestro sistema de licencias. Las nuevas reglas se basan en el JAR-FCL, pero tienen diferencias significativas con el mismo.

Esta Nota informativa pretende dar una visión general sobre los efectos de la nueva reglamentación de acuerdo con el siguiente índice:

1. Objetivo de las reglas de la UE
2. Sistema de licencias de EASA
3. Implantación de las reglas
4. Cambios que ello significa para nuestro sistema
5. Conversión de las licencias nacionales
6. Función de AESA en el nuevo sistema

Nota: la versión de la Parte FCL disponible en la página web de EASA como Opinión 04/2010 (de agosto de 2010) no es el texto que se ha aprobado en el Comité EASA en diciembre de 2010. La normativa será publicada en dos etapas antes de abril de 2012. Una parte será publicada en noviembre de 2011 y será enmendada antes de su entrada en vigor al publicarse la segunda parte. Esta nota se basa en los textos conocidos, aprobados por el Comité EASA para cada una de las partes en que se distribuye la nueva legislación.

1. OBJETIVO DE LAS REGLAS DE LA UE

Las reglas que la UE está desarrollando para la gestión del sistema de licencias y medicina aeronáutica son uno de los elementos que permitirán alcanzar el **alto y uniforme nivel de seguridad** que se ha planteado como objetivo.

La propuesta de dichas normas, así como su implantación armonizada, la inspección de su aplicación e incluso, en algunos casos, la gestión directa de sus contenidos, son algunas de las atribuciones otorgadas a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), que desde el año 2003 sirve de referencia directa.

En general, las reglas de la UE en materia de seguridad de la aviación se aplican, por definición, a las aeronaves, sus tripulantes, operadores y aquellos que las diseñan, construyen y mantienen. Existen excepciones en esta regla general en cuyo caso, las aeronaves que no tengan la condición de aeronaves EASA, se mantendrán bajo normas de carácter nacional. Así pues, cuando la reglamentación de la UE referente a la tripulación de las aeronaves entre en vigor se habrán establecido unas fechas a partir de las cuales las licencias emitidas de acuerdo con reglas exclusivamente nacionales –en nuestro caso las emitidas de acuerdo con las reglas de 1955 y 1990 y que no han sido transformadas en licencias JAR-FCL- dejarán de ser válidas para pilotar aeronaves que estén dentro del objetivo a alcanzar por la EASA. Cualquier piloto que pretenda pilotar una aeronave registrada en la UE después de las fechas que se van a indicar deberá ser titular de una licencia EASA adecuada (o una validación, si la licencia ha sido emitida fuera de la UE).

2 SISTEMA DE LICENCIAS DE EASA

Los nuevos requisitos se establecerán en una nueva y directamente aplicable norma europea que se conoce como la regulación ‘AIR CREW’. Incluye un Reglamento al que se viene en llamar Reglamento de cabecera y siete anexos:

Anexo I:	Parte FCL /requisitos de licencias, habilitaciones y autorizaciones)
Anexo II:	Conversión de licencias europeas no JAR-FCL
Anexo III:	Validación y conversión de licencias no europeas
Anexo IV:	Parte MED (requisitos médicos)
Anexo V:	Parte CC (requisitos para los tripulantes de cabina de pasajeros)
Anexo VI:	ARA (requisitos para la actuación de la Autoridad Nacional)
Anexo VII:	ORA (requisitos de las organizaciones)

Cada uno de los anexos que configuran el Reglamento AIR CREW incluirá medios de cumplimiento (AMC y GM) que han de ser utilizados por los destinatarios de la norma y por las Autoridades Nacionales en su función gestora.

2.1 Parte FCL

- Establecerá las normas para la emisión y mantenimiento en vigor de las licencias, habilitaciones, certificados y autorizaciones, siendo equivalentes a las contenidas en el JAR-FCL, pero no exactamente iguales. Se incorporan las licencias y habilitaciones referentes al pilotaje de los planeadores, dirigibles, globos –para los que figuran licencias PPL y, en algunos casos CPL y ATPL- y las habilitaciones para aeronaves de despegue vertical. Todas ellas cumplirán los requisitos del Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, por tanto, serán utilizables en cualquier Estado perteneciente a la OACI.
- Además, la Parte FCL, incorporará al sistema de licencias otras nuevas, no contenidas en el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, concretamente las LAPL (Light aircraft pilot licence) en sus formulaciones de avión, helicóptero, planeador, dirigible o globo. Esta licencia permitirá pilotar las aeronaves de referencia en cualquier lugar de la UE de acuerdo con las atribuciones que otorga y las limitaciones que conlleva. Por otra parte, será válida con un reconocimiento médico distinto de los hasta ahora habituales, con sus propias características.

- Una característica de las nuevas licencias es la desaparición de la renovación administrativa cada 5 años, aunque, eso sí, su validez queda referida a la validez de la habilitación o habilitaciones que lleve inscritas y la del certificado médico que debe acompañarla. En algunos casos exigirá un requisito de actividad reciente para su posible utilización.
- Esta Parte FCL incluirá, también, las mismas habilitaciones que las establecidas en el JAR-FCL, que se obtendrán y mantendrán en vigor de acuerdo con los mismos principios. Además establece nuevas habilitaciones para actividades concretas tales como el arrastre de planeadores o carteles, el vuelo en montaña y para los ensayos en vuelo. Sin embargo no toma en consideración la habilitación de piloto agroforestal que deja de figurar como una exigencia para el ejercicio de estas funciones, no así la necesidad del entrenamiento específico de acuerdo con programas aprobados del operador.
- En el ámbito de las habilitaciones de instructor y las autorizaciones de examinador también se producirán algunos cambios, relacionados unos con la aparición de nuevas figuras, tales como las de instructor para las nuevas habilitaciones, y otros con una reatribución de funciones entre los CRI/CRE y TRI/TRE, dado que estos serán los únicos que podrán realizar la instrucción/examen en el caso de los aviones de un solo piloto de alta performance. Por lo que hace a los examinadores, que cambiarán su condición de autorizados por la de certificados, también se asistirá a la transformación de su condición de ejecutores de tareas en nombre de la Autoridad que los designa por la de personas que actúan bajo su propia responsabilidad exclusivamente.

2.2 Parte MED

- Es Anexo IV del Reglamento AIR CREW. En ella se recogen los contenidos del JAR-FCL 3, por lo que hace, exclusivamente, a los requisitos médicos y la designación de las distintas categorías de médicos examinadores aéreos, pasando a otro Anexo todo lo relacionado con la acreditación de los Centros Médico Aeronáuticos (AeMC). Aparte de los certificados médicos de Clase 1 (inicial y ordinario) y de clase 2, tal como los regulaba el JAR-FCL, las reglas de EASA incorporarán dos figuras nuevas: la del certificado médico para titulares de una licencia LAPL y la del certificado médico para TCPs, con sus contenidos específicos.
- Consecuentemente, también se multiplican las figuras de posibles médicos examinadores aéreos. Aparte de los AME tradicionales que mantienen sus privilegios y su forma de autorización, la nueva reglamentación hablará de médicos generales, para la realización de los reconocimientos para LAPL y médicos del trabajo para la realización de los reconocimientos para los TCPs. Estas nuevas figuras surgen de situaciones concretas de alguno de los estados miembros de la UE, pero en su mayoría imposibles de aplicar en nuestro caso, como ocurre con la emisión de certificados médicos LAPL por los médicos generales, ya que se establecen unas condiciones imposibles de satisfacer en nuestro sistema médico español, lo mismo que ocurre en todos los estados de la UE, excepto en uno de ellos.

2.3 Parte CC - Tripulantes de cabina de pasajeros

- En el Anexo V se establecerán las normas relacionadas con la competencia de los TCPs. Estos miembros de la tripulación de las aeronaves se regulan hoy por lo establecido en la Subparte O del EU-OPS. A la entrada en vigor de la nueva regulación de EASA lo serán desde el Reglamento AIR CREW, de que estamos hablando, y, precisamente esta incorporación, es la que ha obligado a cambiar su nombre original –FCL- por el más universal de Air Crew.
- La nueva reglamentación establecerá los requisitos para la cualificación de estos miembros de la tripulación en forma de requisitos generales y requisitos de formación específicos, abriendo la posibilidad de que los documentos que demuestren que han recibido la formación básica necesaria puedan ser expedidos o por las autoridades nacionales o por los responsables de las entidades en las que hayan recibido esa formación básica, sean operadores o sean centros de

formación autorizados para ello. Como ocurre con las demás licencias, la nueva norma establecerá planes de formación detallados que deben ser satisfechos por todos los aspirantes.

2.4 Parte ARA

- En el Anexo VI del nuevo Reglamento se van a establecer los requisitos para la actuación de la Autoridad Nacional de cada Estado y los procedimientos que ha de seguir para la puesta en práctica de las normas contenidas en esta reglamentación. Aquí se incluyen, además, formatos para las licencias, certificados y autorizaciones que se hayan de emitir, así como formularios para todos los documentos que deben circular entre las entidades autorizadas para la prestación de servicios de formación o médicos y las propias autoridades. Esto obligará a determinados cambios en la práctica actual para unificar y armonizar estos documentos, así como en los formatos electrónicos utilizados para lagunas gestiones específicas.
- En esta Parte se abre también la puerta a que los usuarios o destinatarios de la Norma puedan plantear la modificación o creación de nuevos medios de cumplimiento (AMC o GM) si entienden que los procedimientos que ellos ponen en práctica garantizan un nivel de seguridad igual o superior a aquel que se ha incluido en la norma.

2.5 Parte ORA

- Por último, en el Anexo VII se incluirán las reglas que regulen el establecimiento de las organizaciones necesarias para la puesta en práctica de las normas. Concretamente se refiere a dos tipos diferentes: los centros de formación y los centros médico aeronáuticos.
- Por lo que hace a los centros de formación es, quizá, donde se va a manifestar una diferencia más clara con lo actualmente establecido en el JAR-FCL. Se va a pasar de la existencia de tres figuras distintas de centros de formación: FTO, TRTO y Centro Registrado, a solo una que recibirá el nombre de Air Training Organization (ATO). Todos tendrán que estar aprobados para la función que vayan a realizar, desapareciendo la condición de centro registrado existente en este momento. Señalar que en esta condición de ATO han de ser incluidos los centros de formación, no solo de pilotos de avión y helicóptero en todas sus categorías (incluido LAPL), sino también los referidos a pilotos de planeador y globo, también en todas sus categorías. Es evidente que para la autorización se establecen unos requisitos que afectan a la totalidad de las ATO y otros específicos adicionales para aquellas que se quieran dedicar a la formación de pilotos profesionales de todas las categorías de aeronaves.
- Por lo que hace a los centros médico-aeronáuticos (AeMC) la normativa es prácticamente la misma del JAR-FCL, con algunas diferencias en el sistema de gestión, pero en cualquier caso han de recibir una nueva documentación.

3. CAMBIOS QUE SIGNIFICA PARA NUESTRO SISTEMA

La publicación y entrada en vigor de la nueva Reglamentación AIR CREW planteará una serie de cambios en nuestro sistema actual de licencias a los que nos referimos a continuación. Deberá tenerse en cuenta el calendario de la tabla anterior en orden a situar las prioridades.

3.1 Aspectos normativos

La reglamentación actual dejará de ser vigente y será substituida, en sus distintos niveles, por reglas de la Unión Europea. La más alta referencia normativa es el Reglamento Básico, artículo 7 y Anexo III, en el caso de los pilotos, y artículo 8 y Anexo IV, en el caso de los tripulantes de cabina de pasajeros. Las normas de desarrollo de los preceptos específicos actualmente vigentes de la Ley de Navegación Aérea, serán substituidas por el Reglamento AIR CREW y los procedimientos que se aplican para el cumplimiento serán substituidos por las AMC y GM anexados al citado Reglamento. Aunque también es verdad que la nueva Reglamentación indicará en variadas ocasiones la necesidad

de que las Autoridades Nacionales establezcan procedimientos para el cumplimiento de la norma y a ello se dirigen gran parte de los esfuerzos de la División de Licencias de AESA en este momento.

3.2 Aspectos de formación

Los contenidos en esta materia son en su inmensa mayoría, sobre todo en el campo de programas de conocimientos teóricos, programas de enseñanza en vuelo, realización de exámenes y pruebas de pericia, los mismos del JAR-FCL y por tanto no deberán sufrir modificaciones.

- Los centros de formación actuales deberán acomodarse a las exigencias del Anexo ORA a que nos hemos referido. Esto es especialmente importante en el caso de los centros registrados para la formación de pilotos privados y para los centros de formación de pilotos de planeadores, globos y dirigibles.
- También se ha de hacer una readaptación de las atribuciones de los instructores de vuelo y una reorganización del sistema de examinadores.
- Por lo que hace a los centros de formación de TCPs también se han de adecuar a las exigencias del Anexo ORA, en cuanto a su organización y a las del Anexo CC en cuanto a contenidos y métodos de formación.
- La ampliación de tareas formativas al campo de las LAPL también requerirá el cumplimiento de requisitos específicos para los que quieran dedicarse a esta formación. Los centros de formación de pilotos de planeador y globo han de ajustarse en su totalidad a las exigencias de la Parte ORA. En este caso los plazos son más amplios.

3.3 Aspectos relacionados con las licencias

Las licencias JAR-FCL (las de la banda azul) seguirán siendo válidas a todos los efectos. Lo único que se requerirá a sus titulares será el cambio de formato. Para ello se pondrá en marcha un sistema que resulte totalmente simple para sus titulares: A partir del 8 de abril de 2013 dejarán de emitirse licencias JAR-FCL y las que se emitan ya serán FCL (EASA) y definitivas; a partir de ese momento, las que hayan sido emitidas con anterioridad se irán transformando al nuevo formato a medida que vayan caducando y deban ser renovadas.

La emisión de nuevas licencias no contempladas en el JAR-FCL se someterá a los calendarios que se indicarán más adelante.

3.4 Transformación de licencias militares en licencias civiles

El Reglamento establece créditos para la transformación de las licencias de pilotos de carácter militar v en licencias de pilotos de carácter civil. La variación en relación con el sistema actual se refiere a que los créditos completos en el campo de conocimientos, experiencia y competencia, que se apliquen a las licencias de carácter civil han de estar basados en un 'Informe de crédito', realizado de forma global, no para cada caso y que deberá ser remitido a la EASA para su aceptación. El informe de crédito describirá los requisitos nacionales sobre los que se emitieron las licencias, habilitaciones, certificados, autorizaciones y/o cualificaciones militares; el ámbito de las atribuciones concedidas a los pilotos; para qué requisitos se otorga crédito; cualquier limitación que pueda ser necesario incluir en las licencias de la Parte FCL y cualquier requisito que deba cumplir el piloto para eliminar dichas limitaciones y copias de todos los documentos necesarios para demostrar los elementos anteriores, acompañadas de copias de los requisitos y procedimientos nacionales correspondientes.

Por supuesto deberán dirigirse a la Autoridad Nacional del Estado en el que prestan o prestaron servicio.

3.5 Aspectos médicos

Como ocurre en el caso de las licencias, a partir del 8 de abril de 2013 no se emitirán certificados médicos en su actual formato. La emisión del nuevo formato estará relacionada con la revalidación o renovación de los emitidos hasta esa fecha.

- Por lo que hace a los nuevos certificados médicos para LAPL y TCPs se estará a lo indicado en el calendario y a instrucciones concretas que se darán oportunamente.
- Los titulares de una autorización de Médico examinador aéreo (MEA) deberán someterse a un proceso de reciclaje para poder asumir las competencias relacionadas con los nuevos certificados que se han de emitir.
- En otro orden de cosas, los Centros médico-aeronáuticos (AMC) deberán cumplir los requisitos establecidos en la nueva reglamentación, sobre todo en el campo de la dirección y gestión de los mismos, para que les pueda ser emitido el nuevo documento de acreditación (AeMC) antes de la fecha de plena entrada en vigor de la nueva reglamentación, de acuerdo con el calendario que se indicará.

4. IMPLANTACIÓN DE LAS REGLAS

Se espera la publicación de las reglas en dos paquetes diferenciados en el tiempo. El reglamento de cobertura, junto con los Anexos 1 (parte FCL), 2 (transformación de las licencias nacionales), 3 (tratamiento de las licencias de terceros países) y 4 (parte MED) se espera sea publicado en el cuarto trimestre de 2011 (en el que nos encontramos); se baraja el mes de noviembre como posible momento. Por lo que hace a los Anexos 5 (TCPs), 6 (Requisitos de la Autoridad) y 7 (Requisitos de las organizaciones) la publicación se refiere 'al primer cuarto de 2012'.

- No obstante todo ello, el Reglamento Básico y, por consiguiente el Reglamento específico, fijan como fecha de entrada en vigor el día siguiente a la publicación en el Diario Oficial de las Comunidades y como fecha de aplicación plena el 8 de abril de 2012. Este calendario, en comparación con las fechas de publicación, es totalmente inviable. En cualquier caso la reglamentación de la UE no permite el cambio de esas fechas, por lo que se ha recurrido a una figura jurídica consistente en que el Reglamento AIR CREW incluya en su disposición final la posibilidad de utilizar determinados 'opt-outs' (aplazamientos). Uno de ellos de carácter horizontal y otros relativos a partes específicas del contenido reglamentario.
- La utilización de los 'opt-outs' no es obligatoria. Cada Estado ha de decidir el momento en que, dentro de las posibilidades que ofrece la norma, quiere aplicar el Reglamento en general o aspectos específicos del mismo. La adhesión a cualquier aplazamiento, sea el horizontal, sean los específicos, requiere que cada Estado individualmente haga saber a la Comisión Europea las fechas que ha decidido elegir para la entrada en vigor de la norma o sus preceptos y justificar la dilación mediante un informe ad hoc.

En función de ello la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), analizados todos los aspectos que han de ser tenidos en cuenta, así como las circunstancias que confluyen en las distintas actividades, ha optado por un calendario determinado, que se puede ver en la tabla que sigue, y así lo hará saber a la Comisión Europea:

Calendario de aplicación del Reglamento AIR CREW en España

Precepto	Fecha tope en el Reglamento	Fecha de aplicación en España
Transversal para toda la Regla Air Crew	8 de abril de 2013	8 de abril de 2013
Reemplazamiento del formato de las licencias que cumplen el JAR-FCL por el nuevo	8 de abril de 2017	Hasta fin renovación
Reemplazamiento del formato de los certificados médicos que cumplen el JAR-FCL por el nuevo	8 de abril de 2017	Hasta fin renovación
Fecha tope para la validez de la enseñanza comenzada antes del 8 de abril de 2012	8 de abril de 2016	8 de abril de 2015
Validez de las Ordenes PRES para la aceptación de licencias militares	8 de abril de 2013	8 de abril de 2013
Licencias de dirigible, globo y planeador	8 de abril de 2015	8 de abril de 2015
Licencia LAPL y su certificado médico	8 de abril de 2015	8 de abril de 2015
Certificado MCCI para helicópteros	8 de abril de 2015	8 de abril de 2013
Certificado de Instructor de vuelo en montaña e instructor de piloto de pruebas	8 de abril de 2015	8 de abril de 2015
Habilitaciones de vuelo acrobático, arrastre de planeadores y carteles, vuelo en montaña y piloto de pruebas	8 de abril de 2015	8 de abril de 2015
Conversión de licencias nacionales de pilotos de avión y helicóptero	8 de abril de 2014	8 de abril de 2014
Certificado médico para CC	8 de abril de 2015	8 de abril de 2015
Presentación de evidencias de la adaptación de las FTOs, TRTOs en cuanto a sistema de gestión, programas de formación, procedimientos y manuales	8 de abril de 2014	8 de abril de 2013
Reemplazo de los certificados de las FTOs y TRTOs (ATOs)	8 de abril de 2017	8 de abril de 2014
Adaptación de los centros registrados (PPL) en cuanto a sistema de gestión, programas de formación, procedimientos y manuales, así como emisión del Certificado correspondiente	8 de abril de 2015	8 de abril de 2013
Adaptación de los AeMC en cuanto a sistema de gestión, programas de formación, procedimientos y manuales	8 de abril de 2014	8 de abril de 2013
Reemplazo de los certificados de los AeMC	8 de abril de 2017	8 de abril de 2013
Aplicación de la reglamentación a las ATOs que únicamente formen para LAPL, BPL y SPL	8 de abril de 2015	8 de abril de 2015
Aplicación de la reglamentación a las ATOs que den enseñanza para habilitación de piloto de pruebas	8 de abril de 2015	8 de abril de 2015
Emisión de documentos y creación de registros CC	8 de abril de 2014	8 de abril de 2013
Aplicación de la nueva reglamentación a CC de helicópteros	8 de abril de 2014	8 de abril de 2014

8 CONVERSIÓN DE LAS LICENCIAS NACIONALES

Como ya se ha dicho con anterioridad las licencias nacionales, es decir, las emitidas de acuerdo con las normas de 1955 y las de 1990 y 1995, dejan de ser válidas, tal como se han descrito con anterioridad.

Han de ser transformadas en licencias FCL (EASA). Esto se puede hacer por dos caminos diferentes:

1. Hasta la entrada en vigor del Reglamento AIR CREW (8 de abril de 2013) se puede continuar la transformación en licencias JAR-FCL que automáticamente se transformarán en las licencias FCL (EASA) de la nueva reglamentación. Para ello se han de cumplir los requisitos establecidos en el JAR-FCL, es decir:

1. Licencias de pilotos. Una licencia de piloto emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de acuerdo con la reglamentación nacional, puede ser sustituida por una licencia JAR-FCL sujeta a condiciones, cuando sea aplicable. Para sustituir tales licencias el titular:

(a) Para una ATPL(A) o CPL(A), como verificación de competencia, cumplirá los requisitos de revalidación de la habilitación de tipo/clase o vuelo instrumental (IR cuando sea aplicable) establecidos en el JAR-FCL 1.245(b)(1), 1.245(c)(1)(i) o 1.245(c)(2) relativos a las atribuciones de la licencia de que es titular;

(b) (i) para ATPL(A) y CPL(A) demostrará a satisfacción de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que ha adquirido conocimientos de las partes correspondientes del JAR-OPS y JAR-FCL:

(ii) Solo para PPL(A) demostrará a satisfacción de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que ha adquirido los conocimientos de las partes adecuadas de los requisitos de las JAA.

(c) demostrará conocimiento del inglés de acuerdo con el JAR-FCL 1.200, si es titular de atribuciones IR;

(d) cumplirá los requisitos de experiencia

2. Después de la entrada en vigor del Reglamento AIR CREW (8 de abril de 2013), la transformación deberá realizarse de acuerdo con los requisitos establecidos en el nuevo Reglamento, es decir:

Licencias de piloto. Las licencias de piloto expedidas por un Estado miembro de acuerdo con los requisitos nacionales se convertirán en licencias de la Parte FCL siempre que el solicitante cumpla los siguientes requisitos:

(a) para la ATPL y CPL, completar como verificación de competencia los requisitos de revalidación de la Parte FCL para la habilitación de tipo/clase y vuelo por instrumentos, apropiada a las atribuciones de la licencia de la que es titular;

(b) demostrar conocimientos de las partes adecuadas de la Parte OPS y Parte FCL;

(c) demostrar competencia lingüística de acuerdo con FCL.055;

(d) cumplir los requisitos de experiencia

Se ha de significar que los conocimientos que se han de demostrar en el segundo caso son los de FCL y OPS de la nueva reglamentación, no los del JAR-FCL o EU-OPS.

3. Por lo que hace a la transformación de licencias de piloto de planeador y piloto de globo habrá que esperar a los procedimientos específicos que a propuesta de AESA apruebe la EASA. Su calendario es más dilatado.

Para mejor comprensión y evaluación de la situación reproducimos en Anexo las futuras reglas EASA para este aspecto de la transformación.

9 FUNCIÓN DE LAS AUTORIDADES NACIONALES EN EL NUEVO SISTEMA

Para la AESA la nueva reglamentación genera unas tareas específicas que han de estar listas, unas antes del 8 de abril de 2012 y otras antes del 8 de abril de 2013:

- Ha de poder emitir las nuevas licencias EASA y los nuevos certificados médico-aeronáuticos y la aprobación de las organizaciones de enseñanza y los AeMC de acuerdo con las nuevas reglas;

- Ha de poder reemplazar las licencias nacionales en licencias FCL (EASA), tal como se ha descrito;
- Deberá disponer de un sistema adecuado para administración y supervisión de todas las tareas que se generan con la nueva reglamentación.

Todas las Autoridades Nacionales de licencias de la UE verán modificadas parcialmente sus funciones de la siguiente manera:

- No tendrán capacidad normativa;
- Su función será gestora y de inspección;
- Habrán de gestionar el Sistema de Licencias de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Básico y el Anexo ARA de la Reglamentación AIR CREW;
- Deberán establecer procedimientos en aquellos casos en que así lo réglame la Reglamentación AIR CREW;
- Servirán de puente para la relación entre los usuarios y la EASA, sobre todo en materia de modificación de las AMC y GM;
- Aplicarán las políticas sancionadoras en caso de incumplimiento por parte de los titulares de licencias, habilitaciones, certificados y autorizaciones;
- Colaborarán con EASA en la aplicación de elementos correctores y sancionadores a las organizaciones aprobadas que incumplan la reglamentación.

ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Esta nota informativa será actualizada cada vez que se tengan noticias o informaciones de elementos que afectan a su contenido.

Madrid, octubre de 2011

ANEXO I

REQUISITOS DEL REGLAMENTO AIR CREW PARA LA CONVERSIÓN DE LICENCIAS Y HABILITACIONES NACIONALES PARA AVIONES Y HELICÓPTEROS

A. AVIONES

1. Licencias de piloto

Las licencias de piloto expedidas por un Estado miembro de acuerdo con los requisitos nacionales se convertirán en licencias de la Parte FCL siempre que el solicitante cumpla los siguientes requisitos:

- (a) para la ATPL(A) y CPL(A), completar como verificación de competencia los requisitos de revalidación de la Parte FCL para la habilitación de tipo/clase y vuelo por instrumentos, apropiada a las atribuciones de la licencia de la que es titular;
- (b) demostrar conocimientos de las partes adecuadas de la Parte OPS y Parte FCL;
- (c) demostrar competencia lingüística de acuerdo con FCL.055;
- (d) cumplir los requisitos establecidos en la siguiente tabla:

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de la Parte FCL y condiciones (<i>si fuera aplicable</i>)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1 500 como piloto al mando en aviones multipiloto	Ninguna	ATPL(A)	No aplicable	(a)
ATPL(A)	>1 500 en aviones multipiloto	Ninguna	como en (c)(4)	como en (c)(5)	(b)
ATPL(A)	>500 en aviones multipiloto	Mostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.515	ATPL(A), con habilitación de tipo restringida a copiloto	Mostrar capacidad para actuar como piloto al mando según los requisitos del Apéndice 9 de la Parte FCL	(c)
CPL/IR(A) y superada una prueba teórica de ATPL de la OACI en el Estado miembro que emite la licencia		(i) demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310 y FCL.615(b) (ii) cumplir los requisitos restantes de FCL.720.A (c)	CPL/IR(A) con crédito de teoría de la ATPL	No aplicable	(d)

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de la Parte FCL y condiciones (<i>si fuera aplicable</i>)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	>500 en aviones multipiloto, o en operaciones multipiloto en aviones de un solo piloto categoría de tercer nivel CS-23 o equivalente de acuerdo con los requisitos de la Parte OPS para transporte aéreo comercial	(i) superar un examen de conocimientos de la ATPL(A) en el Estado miembro que emite la licencia* (ii) cumplir los requisitos restantes de FCL.720.A (c)	CPL/IR(A) con crédito de teoría de la ATPL	No aplicable	(e)
CPL/IR(A)	>500 como piloto al mando en aviones de un solo piloto	Ninguna	CPL/IR(A) con habilitaciones de tipo/clase restringidas a aviones de un solo piloto		(f)
CPL/IR(A)	<500 como piloto al mando en aviones de un solo piloto	Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo para el nivel CPL/IR	Como (4)(f)	Obtener la habilitación de tipo multipiloto de acuerdo con la Parte FCL	(g)
CPL(A)	>500 como piloto al mando en aviones de un solo piloto	Habilitación de vuelo nocturno, si fuera aplicable	CPL(A) con habilitaciones de tipo/clase restringidas a aviones de un solo piloto		(h)
CPL(A)	<500 como piloto al mando en aviones de un solo piloto	(i) habilitación de vuelo nocturno, si fuera aplicable; (ii) demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310	como (4)(h)		(i)

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de la Parte FCL y condiciones (<i>si fuera aplicable</i>)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(A)	≥75 de acuerdo con IFR	Habilitación de vuelo nocturno, si las atribuciones de vuelo nocturno no se incluyen en la habilitación de vuelo por instrumentos	PPL/IR(A) (la IR restringida para PPL)	Demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥70 en aviones	Demostrar el uso de las radioayudas a la navegación	PPL(A)		(k)

* Los titulares de una CPL que ya sean titulares de una habilitación de tipo para avión multipiloto no necesitan superar un examen para los conocimientos teóricos de ATPL(A) mientras continúen operando ese mismo tipo de avión, pero no recibirán crédito teórico de la ATPL(A) para una licencia de la Parte FCL. Si requieren otra habilitación de tipo para un avión multipiloto diferente, deberán cumplir los requisitos establecidos en la columna (3), fila (e)(i) de la tabla anterior.

2. Certificados de instructor

Los certificados de instructor expedidos por un Estado miembro de acuerdo con los requisitos nacionales se convertirán en certificados de la Parte FCL siempre que el solicitante cumpla los siguientes requisitos:

Certificado nacional o atribuciones de los que es titular	Experiencia	Otros requisitos adicionales	Sustitución de certificado Parte FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	según lo requerido en la Parte FCL para el certificado correspondiente	N/A	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Certificados de SFI

Los certificados de SFI expedidos por un Estado miembro de acuerdo con los requisitos nacionales se convertirán en certificados de la Parte FCL siempre que el titular cumpla los siguientes requisitos:

Certificado nacional del que es titular	Experiencia	Otros requisitos adicionales	Sustitución de certificado Parte FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1 500 horas como piloto de MPA	(i) ser o haber sido titular de una CPL, MPL o ATPL para aviones expedida por un Estado miembro; (ii) haber completado	SFI(A)

		el contenido del simulador de vuelo del curso de habilitación de tipo aplicable, incluida MCC.	
SFI(A)	3 años de experiencia reciente como SFI	haber completado el contenido del simulador de vuelo del curso de habilitación de tipo aplicable, incluida MCC	SFI(A)

La conversión será válida durante un período máximo de 3 años. La revalidación estará sujeta al cumplimiento de los requisitos correspondientes establecidos en la Parte FCL.

4. Certificados de STI

Los certificados de STI expedidos por un Estado miembro de acuerdo con los requisitos nacionales de dicho Estado pueden convertirse en certificados de la Parte FCL siempre que el titular cumpla los requisitos establecidos en la siguiente tabla:

Certificado nacional del que es titular	Experiencia	Otros requisitos adicionales	Certificado de sustitución
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 horas como piloto en SPA	(i) ser o haber sido titular de una licencia de piloto expedida por un Estado miembro; (ii) haber completado una verificación de competencia de acuerdo con el Apéndice 9 de la Parte FCL en un FSTD apropiado a la instrucción que se pretende obtener	STI(A)
STI(A)	3 años de experiencia reciente como STI	haber completado una verificación de competencia de acuerdo con el Apéndice 9 de la Parte FCL en un FSTD apropiado a la instrucción que se pretende obtener	STI(A)

La revalidación del certificado estará sujeta al cumplimiento de los requisitos correspondientes establecidos en la Parte FCL.

B. HELICÓPTEROS

1. Licencias de piloto

Las licencias de piloto expedidas por un Estado miembro de acuerdo con los requisitos nacionales se convertirán en licencias de la Parte FCL siempre que el solicitante cumpla los siguientes requisitos:

- (a) completar como verificación de competencia los requisitos de revalidación de la Parte FCL para la habilitación de tipo y vuelo por instrumentos, apropiada a las atribuciones de la licencia de la que es titular;
- (b) demostrar conocimientos de las partes adecuadas de la Parte OPS y Parte FCL;
- (c) demostrar competencia lingüística de acuerdo con FCL.055;
- (d) cumplir los requisitos establecidos en la siguiente tabla:

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de la Parte FCL y condiciones (si fuera aplicable)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H), IR(H) válida	>1 000 como piloto al mando en helicópteros multipiloto	ninguno	ATPL(H) e IR	No aplicable	(a)
ATPL(H) sin atribuciones IR(H)	>1 000 como piloto al mando en helicópteros multipiloto	ninguno	ATPL(H)		(b)
ATPL(H), IR(H) válida	>1 000 en helicópteros multipiloto	Ninguna	ATPL(H) e IR con habilitación de tipo restringida a copiloto	demostrar capacidad para actuar como piloto al mando según los requisitos del Apéndice 9 de la Parte FCL	(c)
ATPL(H) sin atribuciones IR(H)	>1 000 en helicópteros multipiloto	Ninguna	Habilitación de tipo ATPL(H) restringida a copiloto	demostrar capacidad para actuar como piloto al mando según los requisitos del Apéndice 9 de la Parte FCL	(d)
ATPL(H), IR(H) válida	>500 en helicópteros multipiloto	demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.515 y FCL.615(b)	como (4)(c)	como (5)(c)	(e)
ATPL(H) sin atribuciones IR(H)	>500 en helicópteros multipiloto	como (3)(e)	como (4)(d)	como (5)(d)	(f)

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de la Parte FCL y condiciones (si fuera aplicable)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H) y superada una prueba teórica de ATPL(H) de la OACI en el Estado miembro que emite la licencia		(i) demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310 y FCL.615(b) (ii) cumplir los requisitos restantes de FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) con crédito teórico de ATPL(H), siempre que se haya evaluado la prueba teórica de ATPL(H) de la OACI como de nivel ATPL Parte FCL	No aplicable	(g)
CPL/IR(H)	>500 horas en helicópteros multipiloto	(i) superar un examen de conocimientos teóricos para ATPL(H) de la Parte FCL en el Estado miembro que emite la licencia* (ii) cumplir los requisitos restantes de FCL.720.H (b)	CPL/IR(H) con crédito teórico de ATPL(H) de la Parte FCL	No aplicable	(h)
CPL/IR(H)	>500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto	Ninguna	CPL/IR(H) con habilitación de tipo restringida a helicóptero de un solo piloto	obtener la habilitación de tipo multipiloto de acuerdo con la Parte FCL	(i)
CPL/IR(H)	<500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto	demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310 y FCL.615(b)	como (4)(i)		(j)
CPL(H)	>500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto	habilitación de vuelo nocturno	CPL(H), con habilitación de tipo restringida a helicópteros de un solo piloto		(k)

Licencia nacional de la que es titular	Horas totales de experiencia de vuelo	Otros requisitos adicionales	Sustitución de licencia de la Parte FCL y condiciones (si fuera aplicable)	Eliminación de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(H)	<500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto	habilitación de vuelo nocturno demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310	como (4) (k)		(l)
CPL(H) Sin habilitación de vuelo nocturno	>500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto		Como (4)(k) y restringido a operaciones VFR diurnas	Obtener una habilitación de tipo multipiloto de acuerdo con la Parte FCL y una habilitación de vuelo nocturno	(m)
CPL(H) Sin habilitación de vuelo nocturno	<500 como piloto al mando en helicópteros de un solo piloto	demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.310	Como (4)(k) y restringido a operaciones VFR diurnas		(n)
PPL/IR(H)	≥75 de acuerdo con IFR	habilitación de vuelo nocturno; si las atribuciones de vuelo nocturno no se incluyen en la habilitación de vuelo por instrumentos	PPL/IR(H) (la IR restringida para PPL)	demostrar conocimientos de planificación y performance de vuelo según lo requerido en FCL.615(b)	(o)
PPL(H)	≥75 en helicópteros	demostrar el uso de las radioayudas a la navegación	PPL(H)		(p)

* Los titulares de una CPL que ya sean titulares de una habilitación de tipo para avión multipiloto no deberán superar un examen para los conocimientos teóricos de ATPL(H) mientras continúen operando ese mismo tipo de helicóptero, pero no recibirán crédito teórico de la ATPL(H) para una licencia de la Parte FCL. Si requieren otra habilitación de tipo para un helicóptero multipiloto diferente, deberán cumplir los requisitos establecidos en la columna (3), filas (h) e (i) de la tabla anterior.

2. Certificados de instructor

Los certificados de instructor expedidos por un Estado miembro de acuerdo con los requisitos nacionales se convertirán en certificados de la Parte FCL siempre que el solicitante cumpla los siguientes requisitos:

Certificado nacional o atribuciones	Experiencia	Otros requisitos adicionales	Certificado de sustitución
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	según lo requerido en la Parte FCL para el certificado correspondiente		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

La revalidación del certificado estará sujeta al cumplimiento de los requisitos correspondientes establecidos en la Parte FCL.

3. Certificados de SFI

Los certificados de SFI expedidos por un Estado miembro de acuerdo con los requisitos nacionales se convertirán en certificados de la Parte FCL siempre que el titular cumpla los siguientes requisitos:

Certificado nacional titular	Experiencia	Otros requisitos adicionales	Certificado de sustitución
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1 000 horas como piloto de MPH	(i) ser o haber sido titular de una CPL, MPL o ATPL expedida por un Estado miembro; (ii) haber completado el contenido del simulador de vuelo del curso de habilitación de tipo aplicable, incluida MCC	SFI(H)
SFI(H)	3 años de experiencia reciente como SFI	haber completado el contenido del simulador del curso de habilitación de tipo aplicable, incluida MCC	SFI(H)

La revalidación del certificado estará sujeta al cumplimiento de los requisitos correspondientes establecidos en la Parte FCL.

4. Certificados de STI

Los certificados de STI expedidos por un Estado miembro de acuerdo con los requisitos nacionales de dicho Estado pueden convertirse en certificados de la Parte FCL siempre que el titular cumpla los requisitos establecidos en la siguiente tabla:

Certificado nacional titular	Experiencia	Otros requisitos adicionales	Certificado de sustitución
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 horas como piloto en SPH	(i) ser o haber sido titular de una licencia de piloto expedida por un Estado miembro; (ii) haber completado una verificación de competencia de acuerdo con el Apéndice 9 de la Parte FCL en un FSTD apropiado a la instrucción que se pretende obtener	STI(H)
STI(H)	3 años de experiencia reciente como STI	haber completado una verificación de competencia de acuerdo con el Apéndice 9 de la Parte FCL en un FSTD apropiado a la instrucción que se pretende obtener	STI(H)

La revalidación del certificado estará sujeta al cumplimiento de los requisitos correspondientes establecidos en la Parte FCL.