



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 12 de junio de 2020
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2020/0120(NLE)**

**8797/20
ADD 1**

**ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: secretaria general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 12 de junio de 2020

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: COM(2020) 247 final - ANEXO

Asunto: **ANEXO de la PROPUESTA DE DECISIÓN DEL CONSEJO sobre la
posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el
Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que
se refiere a la notificación de diferencias respecto a los anexos 1 y 6
del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en relación con la
pandemia de COVID-19**

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2020) 247 final - ANEXO.

Adj.: COM(2020) 247 final - ANEXO



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 12.6.2020
COM(2020) 247 final

ANNEX

ANEXO

de la

PROPUESTA DE DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que se refiere a la notificación de diferencias respecto a los anexos 1 y 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en relación con la pandemia de COVID-19

ANEXO

Posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea por lo que se refiere a la notificación a la Organización de Aviación Civil Internacional de diferencias relacionadas con la COVID-19

1. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en respuesta a la carta de Estado AN 11/55-20/50 enviada el 3 de abril de 2020 por la Organización de la Aviación Civil Internacional es notificar las diferencias con respecto a los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago debido a las medidas temporales relacionadas con la pandemia de COVID-19, tal como se establecen en el presente anexo y se detallan por cada Estado miembro notificante en consonancia con su exención individual aplicada en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139.

2. EXPLICACIÓN DETALLADA

Las diferencias que deben presentarse se recogen en el siguiente cuadro y se detallan por cada Estado miembro notificante en consonancia con su exención individual aplicada en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139.

COVID-19: FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS TEMPORALES

En relación con la carta de Estado AN/11/55-20/50, se ha creado el CCRD, un subsistema dentro del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD, por sus siglas en inglés), para dejar constancia de cualesquiera diferencias respecto de las normas de certificación y otorgamiento de licencias de la OACI que puedan surgir debido a la propagación de la COVID-19.

Qué

Cabe reconocer que los Estados pueden tener que adoptar enfoques flexibles para que los proveedores de servicios y el personal mantengan la validez de sus certificados, licencias y otras aprobaciones a resultas de la pandemia de COVID-19. Gracias al presente formulario, cada Estado puede identificar dichas diferencias temporales.

Por qué

Es necesario apoyar a los Estados para que cumplan las obligaciones que les incumben con arreglo a los artículos 38, 39 y 40 del Convenio, con vistas a realizar operaciones internacionales en que los certificados y las licencias difieran de las normas mínimas previstas en los anexos. De ese modo, también se puede compartir información sobre si las diferencias notificadas serán reconocidas o aceptadas por otros Estados durante este período.

Cuándo

Estas medidas temporales se aplicarán hasta el 31 de marzo de 2021, si bien esta fecha puede ser objeto de revisión.

Quién

No existe restricción alguna sobre quién puede cumplimentar el formulario. No obstante, solo podrá ser presentado por el coordinador nacional de observación continua o por cualquier otro usuario autorizado de un Estado miembro, que serán responsables de garantizar la exactitud de la información facilitada.

Cómo

En el presente formulario se enumeran las normas que se refieren específicamente a la certificación y al otorgamiento de licencias al personal de las que los Estados pueden considerar necesario diferir. La referencia al anexo específico y a la norma vinculada se presenta en las columnas 1 y 2. A continuación se especifica la información que debe añadirse en cada una de las columnas subsiguientes:

Columna 3: Pormenores de la diferencia.

Exponga de forma resumida la diferencia con respecto a las normas de certificación y otorgamiento de licencias. Consigne los documentos reglamentarios correspondientes, en su caso.

Columna 4: Observaciones

Exponga su justificación de dichas diferencias y los pormenores de las condiciones y medidas de mitigación en caso necesario.

Columna 5: Reconocimiento de las diferencias de otros Estados.

Indique si su Estado reconocerá o aceptará la validez de los certificados y las licencias de otros Estados sobre la base de sus diferencias temporales presentadas mediante el CCRD. Para simplificar, se pueden exponer como exclusiones (cuáles son las diferencias temporales de los Estados que no son aceptables), en vez de enumerar las que serían aceptables.

Sírvase presentar este formulario por correo electrónico a ops@icao.int.

<p>Anexo 1</p> <p>1.2.4.4.1</p>	<p>1.2.4.4.1 El período de validez de la evaluación médica en vigor puede ampliarse, a discreción de la autoridad otorgadora de licencias, hasta un máximo de 45 días.</p> <p><i>Nota.— Se aconseja mantener constante, año tras año, la fecha de vencimiento de la evaluación médica permitiendo que la fecha de vencimiento de la evaluación médica vigente sea la misma en que se inicia el nuevo período de validez, a condición de que el reconocimiento médico tenga lugar durante el período de validez de la evaluación médica en vigor pero con no más de 45 días de antelación a su fecha de vencimiento.</i></p>	<p>El período de validez de los certificados médicos de clases 1 y 3 expedidos por [el Estado] se amplía 4 meses.</p>	<p>a) Justificación</p> <p>Titulares de certificados médicos de clase 1 y de clase 3 que deban someterse a un reconocimiento médico periódico para revalidar sus certificados médicos a fin de continuar ejerciendo las atribuciones de su licencia o certificado y que no logren llegar o tener acceso en el momento oportuno a un médico examinador o a un centro de medicina aeronáutica para realizar el examen médico necesario. Además, en muchos casos los médicos examinadores han sido destinados a prestar apoyo en el marco de la pandemia de COVID-19 en sus respectivos Estados. A consecuencia de todo ello, podrían expirar los certificados en cuestión.</p> <p>b. Condiciones/medidas de mitigación</p> <p>[El Estado] exige que los titulares de certificados médicos de clases 1 y 3 que disfruten de esta atenuación tengan un certificado</p>	<p>Haga clic o toque aquí para introducir el texto. Por lo que se refiere a los certificados y las licencias expedidos por los Estados miembros de la UE, las diferencias se reconocen automáticamente de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Por lo que se refiere al reconocimiento o la aceptación de la validez de los certificados y de las licencias a los que afectan las medidas temporales especiales (relacionadas con la pandemia de COVID-19) expedidos por terceros países, se aplica el Reglamento (UE) n.º 452/2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas de los operadores de terceros países¹.</p>
---	---	---	--	---

¹ Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

			médico válido sin limitaciones, excepto las relativas a los requisitos visuales, antes de aplicar la atenuación.	
Anexo 1 1.2.5.1.2	<p>1.2.5.1.2 Todo Estado contratante que haya expedido una licencia se asegurará de que otros Estados contratantes puedan cerciorarse de la validez de la licencia.</p> <p><i>Nota 1.— Hasta el 2 de noviembre de 2022, el mantenimiento de la competencia de los miembros de la tripulación de vuelo o de la tripulación de vuelo a distancia, dedicados a operaciones de transporte aéreo comercial, puede determinarse satisfactoriamente mediante una demostración de pericia durante las verificaciones de competencia efectuadas en vuelo de conformidad con el Anexo 6.</i></p> <p><i>Nota 1.— A partir del 3 de noviembre de 2022, el mantenimiento de la competencia de los miembros de la tripulación de vuelo dedicados a operaciones de transporte aéreo comercial puede determinarse satisfactoriamente mediante una demostración de pericia durante las verificaciones de competencia efectuadas en vuelo de conformidad con el Anexo 6.</i></p> <p><i>Nota 2.— Hasta el 2 de noviembre de 2022, el mantenimiento de la competencia puede consignarse</i></p>	<p>El período de validez de las licencias expedidas por [el Estado] se amplía 4 meses. Si, hacia el final de la ampliación, siguen siendo válidas las razones para conceder la atenuación, el período de validez puede ampliarse por otro período de 4 meses.</p> <p>Dado que el cumplimiento de la norma pertinente depende del período de validez de las habilitaciones y de la anotación (clase, tipo y vuelo por instrumentos; anotación de unidad) vinculados a la licencia, la ampliación del período de validez se aplica a:</p> <p>1) habilitaciones de clase, habilitaciones de tipo y habilitaciones de vuelo por instrumentos anotadas en licencias de piloto comercial (CPL, MPL, ATPL) de pilotos que operen aviones y helicópteros con un operador;</p> <p>2) habilitaciones de clase, habilitaciones de tipo y habilitaciones de vuelo por instrumentos anotadas en licencias de piloto (PPL, CPL, ATPL) de pilotos que operen</p>	<p>a) Justificación</p> <p>Titulares de licencias de piloto comercial que deban realizar la verificación de competencia de su licencia para revalidar el período de validez de sus habilitaciones de tipo y de vuelo por instrumentos y para cumplir los requisitos aplicables de formación continua y de verificación del operador a fin de continuar ejerciendo las atribuciones de su licencia o certificado y que no logren llegar o tener acceso en el momento oportuno a los simuladores de vuelo para realizar la formación y las verificaciones necesarias. A consecuencia de todo ello, podrían expirar las habilitaciones en cuestión.</p> <p>Titulares de licencias de piloto que operen al margen de un operador que deban realizar la verificación de competencia para revalidar el período de validez de sus habilitaciones de clase, tipo o vuelo por instrumentos que no logren llegar o tener acceso en el momento oportuno a una aeronave o a simuladores de vuelo para completar los vuelos,</p>	

<p><i>satisfactoriamente en los registros del explotador, o en el libro de vuelo personal del miembro de la tripulación de vuelo, o en su licencia.</i></p> <p><i>Nota 2.— A partir del 3 de noviembre de 2022, el mantenimiento de la competencia puede consignarse satisfactoriamente en los registros del explotador, o en el libro de vuelo personal del miembro de la tripulación de vuelo o del miembro de la tripulación de vuelo a distancia, o en su licencia.</i></p> <p><i>Nota 3.— Hasta el 2 de noviembre de 2022, los miembros de la tripulación de vuelo pueden, en la medida en que lo considere posible el Estado de matrícula, demostrar el mantenimiento de su competencia en los FSTD [dispositivos de instrucción para simulación de vuelo] aprobados por dicho Estado.</i></p> <p><i>Nota 3.— A partir del 3 de noviembre de 2022, los miembros de la tripulación de vuelo y de la tripulación de vuelo a distancia pueden, en la medida en que lo considere posible el Estado de matrícula o la autoridad otorgadora de licencias del Estado del explotador, respectivamente, demostrar el mantenimiento de su competencia en los FSTD [dispositivos de instrucción para simulación de vuelo] aprobados por dicho</i></p>	<p>aviones y helicópteros al margen de un operador; 3) anotaciones de unidad en licencias de controlador de tránsito aéreo.</p>	<p>la formación y las verificaciones necesarios. Titulares de licencias de controlador de tránsito aéreo que tengan dificultades de acceso a dispositivos sintéticos de entrenamiento para completar sus actividades periódicas de entrenamiento / evaluación programadas.</p> <p>b. Condiciones/medidas de mitigación [El Estado] requiere lo siguiente: 1) Los titulares de licencias que dispongan de una licencia válida antes de solicitar la atenuación y que operen con un operador deberán haber recibido formación de actualización, seguida de una evaluación, a través de los medios establecidos por el operador, para determinar que se mantiene el nivel requerido de conocimientos para operar la clase o el tipo aplicables. Dicha evaluación incluirá procedimientos anormales y de emergencia específicos por clase o por tipo.</p> <p>Una vez concluida con éxito la formación de actualización y la evaluación, se anotará en la licencia la nueva fecha de expiración, o se adjuntará a la licencia un documento oficial con</p>	
--	---	---	--

	<p><i>Estado.</i></p> <p><i>Nota 4.— Véase el Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción en simulación de vuelo (Doc 9625).</i></p> <p><i>Nota 5.— Véase el Manual relativo a la implantación y gestión de un régimen estatal de licencias para el personal aeronáutico (Doc 9379), donde figuran textos de orientación sobre la elaboración de un proceso de evaluación de riesgos.</i></p>		<p>la nueva fecha de expiración, expedido por [el Estado].</p> <p>2) Los titulares de una licencia válida antes de aplicar la atenuación y que operen al margen de un operador deberán haber recibido una formación (<i>briefing</i>) de un instructor que posea las pertinentes atribuciones de instrucción a fin de actualizar el nivel requerido de conocimientos teóricos para operar con seguridad la clase o el tipo aplicable y ejecutar con seguridad las maniobras y los procedimientos pertinentes, según proceda. Dicha formación (<i>briefing</i>) incluirá procedimientos anormales y de emergencia específicos por clase/tipo, según proceda.</p> <p>Una vez concluido con éxito la formación (<i>briefing</i>), la nueva fecha de expiración quedará anotada en la licencia o bien se adjuntará a la licencia un documento oficial con la nueva fecha de expiración expedido por [el Estado].</p> <p>3) En caso de anotaciones de unidad ATCO en licencias ATCO, el proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) garantiza que la potencial</p>	
--	--	--	---	--

			indisponibilidad de dispositivos de formación sintéticos quede subsanada por otros medios, p. ej., formación por ordenador o reprogramación de la formación de actualización lo antes posible.	
Anexo 6, parte 1 9.4.1.1	<p>9.4 Cualificaciones</p> <p><i>Nota 5. — Véase el Manual de procedimientos para la implantación y gestión de un sistema estatal de otorgamiento de licencias al personal (Doc 9379), para obtener orientación general sobre cualificación transferible, operaciones de vuelo en flotas mixtas y créditos transferibles.</i></p> <p>9.4.1 Experiencia reciente — piloto al mando y copiloto</p> <p>9.4.1.1 El explotador no asignará a un piloto al mando o a un copiloto para que se haga cargo de los mandos de vuelo de un tipo o variante de un tipo de un avión durante el despegue y el aterrizaje, a menos que dicho piloto haya estado a cargo de los mandos de vuelo como mínimo en tres despegues y aterrizajes, en los 90 días precedentes y en el mismo tipo de avión o en un simulador de vuelo aprobado a tal efecto.</p>	<p>A reserva de la valoración de una evaluación de riesgos, la atenuación concedida por [el Estado] permite a los operadores individuales asignar tareas de los miembros de la tripulación de vuelo a los pilotos que no cumplan todos los requisitos de experiencia reciente. Las atenuaciones se refieren a:</p> <p>a) la reducción del número de despegues, aproximaciones y aterrizajes requeridos; o</p> <p>b) la extensión del período de 90 días; o</p> <p>c) ambas.</p> <p>Las atenuaciones están sujetas a medidas de mitigación.</p> <p>Los criterios utilizados para la composición de la tripulación de vuelo distinguirán entre pilotos que son «recientes», «parcialmente recientes» o «no recientes». «Parcialmente reciente» significa que un piloto ha llevado a cabo como piloto a los mandos al</p>	<p>a) Justificación La crisis de COVID-19 ha provocado el cese / una disminución significativa de las operaciones de transporte aéreo comercial y dificultades para llegar a aquellos lugares en que se dispone de simuladores de vuelo adecuados. A su vez, esto está haciendo que un gran número de pilotos no estén en condiciones de cumplir los requisitos de experiencia reciente.</p> <p>b. Condiciones / medidas de mitigación [El Estado] requiere lo siguiente.</p> <p>Se considera que la experiencia reciente y las cualificaciones de un piloto, así como su combinación en un entorno operacional con tripulaciones múltiples, determinan la atenuación de la composición de una tripulación.</p> <p>El operador debe poner a punto una evaluación de riesgos para determinar la probabilidad y la</p>	<p>Haga clic o toque aquí para introducir el texto.</p> <p>Por lo que se refiere a los certificados y las licencias expedidos por los Estados miembros de la UE, las diferencias se reconocen automáticamente de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Por lo que se refiere al reconocimiento o la aceptación de la validez de los certificados y de las licencias a los que afectan las medidas temporales especiales (relacionadas con la pandemia de COVID-19) expedidos por terceros países, se aplica el Reglamento (UE) n.º 452/2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas de los operadores de terceros países.</p>

		<p>menos dos despegues, aproximaciones y aterrizajes en los 90 días precedentes, o 1 despegue, aproximación y aterrizaje en los últimos 30 días.</p> <p>Además, se tendrán en cuenta la experiencia de vuelo del piloto (total y en el tipo) y las cualificaciones (p. ej. instructor).</p> <p>El período de la atenuación se limitará al tiempo necesario para que el operador pueda hacer frente a la programación de vuelos reducida y a la indisponibilidad de los simuladores de vuelo.</p> <p>No se concederán atenuaciones si todos los miembros de la tripulación de vuelo requeridos no han realizado ninguna actividad de vuelo/simulador en los 90 días precedentes.</p>	<p>potencial gravedad del deterioro de las competencias de la tripulación en relación con la prolongada ausencia de tareas de vuelo.</p> <p>Deben establecerse y aplicarse las medidas de mitigación adecuadas para minimizar los riesgos detectados, con una o varias restricciones operacionales válidas para la tripulación completa de vuelo a fin de reducir su exposición a situaciones exigentes (p. ej., reducción de los límites de viento cruzado máximo; introducción de mínimos de aproximación más elevados; restricción respecto al estado de la superficie de la pista; y despacho con un sistema de aterrizaje automático operativo, si está instalado).</p>	
<p>Anexo 6, parte 1</p> <p>9.4.2.1</p>	<p>9.4.2 Experiencia reciente — piloto de relevo en crucero</p> <p>9.4.2.1 El explotador no asignará a un piloto para que actúe como piloto de relevo en crucero en un tipo o en una variante de tipo de avión a menos que, en los 90 días precedentes, ese piloto:</p> <p>a) se haya desempeñado como piloto al mando, copiloto o piloto de relevo en crucero en el mismo tipo de avión; o</p>	<p>La atenuación del punto 9.4.1.1 puede cubrir la atenuación del punto 9.4.2.1, ya que aborda la composición general de la tripulación de vuelo.</p>		

	<p>b) haya completado un curso de actualización en pericia de vuelo, comprendidos los procedimientos normales, anormales y de emergencia específicos para vuelo de crucero, en el mismo tipo de avión o en un simulador de vuelo aprobado a tal efecto y haya practicado procedimientos de aproximación y aterrizaje, y sea capaz de realizar dichas prácticas sin estar al mando.</p>			
<p>Anexo 6, parte 1 9.4.4.1</p>	<p>9.4.4 Verificación de la competencia de los pilotos</p> <p>9.4.4.1 El explotador se cerciorará de que se comprueba la técnica de pilotaje y la capacidad de ejecutar procedimientos de emergencia, de tal modo que se demuestre la competencia del piloto en cada tipo o variante de un tipo de avión. Cuando las operaciones puedan tener que efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, el explotador se cerciorará de que queda demostrada la competencia del piloto para cumplir tales reglas, bien sea ante un piloto inspector del explotador o ante un representante del Estado del explotador. Dichas verificaciones se efectuarán dos veces al año. Dos verificaciones similares, efectuadas dentro de un plazo de cuatro meses consecutivos, no satisfarán por sí solas este requisito.</p> <p><i>Nota 1.— Podrán utilizarse dispositivos de instrucción para simulación</i></p>	<p>[El Estado] amplía el período de validez de la verificación de la competencia del operador para cada uno de los pilotos por un período de 4 meses. Si, hacia el final de la ampliación, [el Estado] considera que siguen siendo válidas las razones para conceder la atenuación, el período de validez puede ampliarse por otro período de 4 meses.</p>	<p>a) Justificación: La pandemia de COVID-19 ha provocado rigurosas restricciones de viaje. El cierre de las fronteras entre la mayoría de los Estados miembros de la UE ha limitado la capacidad de los operadores para realizar verificaciones de la competencia de los pilotos dos veces al año en un simulador de vuelo. No siempre es posible llevar a cabo ese tipo de verificaciones en una aeronave, y en algunos casos ello puede plantear riesgos mayores que los vinculados a la atenuación.</p> <p>b. Condiciones / medidas de mitigación [El Estado] requiere que los pilotos reciban formación de actualización, seguida de una evaluación, a través de los medios establecidos por el operador, para determinar que se mantiene el nivel requerido de conocimientos para operar como</p>	<p>Por lo que se refiere a los certificados y las licencias expedidos por los Estados miembros de la UE, las diferencias se reconocen automáticamente de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Por lo que se refiere al reconocimiento o la aceptación de la validez de los certificados y de las licencias a los que afectan las medidas temporales especiales (relacionadas con la pandemia de COVID-19) expedidos por terceros países, se aplica el Reglamento (UE) n.º 452/2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas de los operadores de terceros países.</p>

	<p><i>de vuelo aprobados por el Estado del explotador para aquellas partes de las verificaciones respecto a las cuales hayan sido expresamente aprobados.</i></p> <p><i>Nota 2.— Véase el Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción en simulación de vuelo (Doc 9625).</i></p>		<p>miembro de la tripulación de vuelo. Dicha evaluación incluirá procedimientos anormales y de emergencia específicos por clase o por tipo.</p>	
<p>Anexo 6, parte 2</p> <p>3.9.4.2</p>	<p>3.9.4.2 Experiencia reciente — Piloto al mando</p> <p>El explotador no asignará a un piloto para que actúe como piloto al mando de un avión a menos que dicho piloto haya hecho como mínimo tres despegues y aterrizajes en los 90 días precedentes en el mismo tipo de avión o en un simulador de vuelo aprobado a tal efecto.</p>	<p>La atenuación del punto 9.4.1.1 puede cubrir la atenuación del punto 3.9.4.2, ya que aborda la composición general de la tripulación de vuelo.</p>		
<p>Anexo 6, parte 2</p> <p>3.9.4.3</p>	<p>3.9.4.3 Experiencia reciente — Copiloto</p> <p>El explotador no asignará a un copiloto para que se haga cargo de los mandos de vuelo de un avión durante el despegue y el aterrizaje, a menos que dicho piloto haya hecho como mínimo tres despegues y aterrizajes en los 90 días precedentes en el mismo tipo de avión o en un simulador de vuelo aprobado a tal efecto</p>	<p>La atenuación del punto 9.4.1.1 puede cubrir la atenuación del punto 3.9.4.3, ya que aborda la composición general de la tripulación de vuelo.</p>		

<p>Anexo 6, parte 3</p> <p>7.4.1.1</p>	<p>7.4 Cualificaciones</p> <p><i>Nota 5.— Véase el Manual de procedimientos para la implantación y gestión de un sistema estatal de otorgamiento de licencias al personal (Doc 9379) para obtener orientación general sobre cualificación transferible, operaciones de vuelo en flotas mixtas y créditos transferibles.</i></p> <p>7.4.1 Experiencia reciente — Piloto al mando y copiloto</p> <p>7.4.1.1 El explotador no asignará a un piloto al mando o a un copiloto para que se haga cargo de los mandos de vuelo de un tipo o variante de un tipo de helicóptero durante el despegue y el aterrizaje, a menos que dicho piloto haya estado a cargo de los mandos de vuelo como mínimo en tres despegues y tres aterrizajes en el mismo tipo de helicóptero en los 90 días precedentes o en un simulador de vuelo aprobado a tal efecto.</p>	<p>N/D</p>		
<p>Anexo 6, parte 3</p> <p>7.4.3.1</p>	<p>7.4.3 Verificación de la competencia de los pilotos</p> <p>7.4.3.1 El explotador se cerciorará de que se comprueba la técnica de pilotaje y la capacidad de ejecutar procedimientos de emergencia, de tal modo que se demuestre la competencia del piloto en cada tipo o</p>	<p>El período de validez de la verificación de la competencia del operador para cada uno de los pilotos será ampliado por [el Estado/Estado X, Y, Z] a un período de 4 meses.</p> <p>Si, hacia el final de la ampliación, [el Estado/Estado X, Y, Z] considera que no es apropiado, siendo válidas las razones para con</p>	<p><u>a) Justificación:</u> <u>La pandemia de COVID-19 ha provocado estrictas y rigurosas restricciones de viaje. El cierre de las fronteras entre la mayoría de los Estados miembros de la UE ha limitado la capacidad de los operadores para realizar verificaciones de la competencia de los pilotos durante un año en un simulador de vuelo.</u></p>	<p>Por lo que se refiere a los certificados y las licencias expedidos por los Estados miembros de la UE, las diferencias se reconocen automáticamente de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139.</p>

	<p>variante de un tipo de helicóptero. Cuando las operaciones tengan que efectuarse de acuerdo con las IFR, el explotador se cerciorará de que queda demostrada la competencia del piloto para cumplir tales reglas, bien sea ante un piloto inspector del explotador o ante un representante del Estado de matrícula. Dichas verificaciones se efectuarán dos veces al año. Dos verificaciones similares, efectuadas dentro de un plazo de cuatro meses consecutivos, no satisfarán por sí solas este requisito.</p> <p><i>Nota 1.— Podrán utilizarse dispositivos de instrucción para simulación de vuelo aprobados por el Estado del explotador para aquellas partes de las verificaciones respecto a las cuales hayan sido expresamente aprobados.</i></p> <p><i>Nota 2.— Véase el Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción en simulación de vuelo (Doc 9625), volumen II — Helicópteros.</i></p>	<p>atenuación, el período de validez podrá ampliarse por otro período de 4 me</p>	<p><u>No siempre es posible llevar a cabo de verificaciones en una aeronave, algunos casos ello puede plantear r mayores que los vinculados a la ate</u></p> <p><u>b. Condiciones / medidas de mitigación [El Estado] requiere que los pilotos formación de actualización, seguida de evaluación, a través de los medios establecidos por el operador, para determinar que se mantiene el nivel requerido de conocimientos para o como miembro de la tripulación de Dicha evaluación incluirá procedimientos anormales y de emergencia específicos clase o por tipo.</u></p>	<p>Por lo que se refiere al reconocimiento o la aceptación de la validez de los certificados y de las licencias a los que afectan las medidas temporales especiales (relacionadas con la pandemia de COVID-19) expedidos por terceros países, se aplica el Reglamento (UE) n.º 452/2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas de los operadores de terceros países.</p>
<p><u>Anexo 1</u> <u>1.2.9.</u></p>	<p>1.2.9 Competencia lingüística</p> <p>1.2.9.1 Hasta el 2 de noviembre de 2022, los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves de despegue y aterrizaje vertical, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estaciones aeronáuticas demostrarán la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas al nivel especificado en los requisitos relativos a la competencia lingüística, que se detallan en el Apéndice 1.</p>	<p><u>Se amplía 8 meses el intervalo de evaluación oficial de la competencia lingüística prescrito por [el Estado] de los titulares de licencias de avión y helicóptero que demuestren una competencia inferior al nivel de experto (nivel 6) y cuya anotación de competencia lingüística vaya a</u></p>	<p>a) Justificación</p> <p>La pandemia de COVID-19 ha provocado rigurosas restricciones de viaje y el cierre de fronteras entre la mayoría de los Estados. Por consiguiente, los pilotos y los controladores de tránsito aéreo no pueden acceder en el momento oportuno a un examen a fin de mantener su competencia</p>	<p>Por lo que se refiere a los certificados y las licencias expedidos por los Estados miembros de la UE, las diferencias se reconocen automáticamente de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139.</p>

<p>1.2.9.1 A partir del 3 de noviembre de 2022, los pilotes de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves de despegue vertical; los pilotos a distancia de aviones, dirigibles, planeadores, giroaviones, aeronaves de despegue vertical y globos libres; los controladores de tránsito aéreo; y los operadores de estaciones aeronáuticas demostrarán su capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas al nivel especificado en los requisitos relativos a la competencia lingüística, que figuran en el Apéndice 1.</p> <p>1.2.9.2 Recomendación. — Los mecánicos de a bordo de los aviones, los pilotos de planeadores y de globos libres deberían tener la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas.</p> <p>1.2.9.3 Los navegantes que tengan que usar radiotelefonía a bordo de una aeronave demostrarán que tienen la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas.</p> <p>1.2.9.4 Recomendación. — Los navegantes que tengan que usar la radiotelefonía a bordo de una aeronave deben demostrar que tienen la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas al nivel especificado en los requisitos relativos a la competencia lingüística, que figuran en el Apéndice 1.</p> <p>1.2.9.5 Hasta el 2 de noviembre de 2022, la competencia lingüística de los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves de despegue vertical; los controladores de tránsito aéreo; y los operadores de estaciones aeronáuticas que demuestren una competencia inferior al Nivel 6 (Nivel 6) se evaluará oficialmente a determinados intervalos de tiempo conforme al nivel demostrado de competencia lingüística individual.</p>	<p><u>expirar.</u></p> <p>Se amplía 8 meses el intervalo de evaluación oficial de la competencia lingüística prescrito por [el Estado] de los controladores de tránsito aéreo cuya anotación de competencia lingüística vaya a expirar.</p> <p><u>Si, hacia el final de la ampliación, siguen siendo válidas las razones para conceder la atenuación, el período de validez puede ampliarse por otro período de 4 meses.</u></p>	<p>lingüística.</p> <p>A consecuencia de todo ello, podría expirar la anotación de su competencia lingüística.</p> <p>b. Condiciones / medidas de mitigación</p> <p>[El Estado] requiere lo siguiente.</p> <p>Los pilotos son titulares de una anotación válida de competencia lingüística y reciben una formación (<i>briefing</i>) de un instructor que posee las pertinentes atribuciones de instrucción a fin de actualizar el nivel requerido de la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas para operar de forma segura.</p> <p>Una vez concluida con éxito la formación (<i>briefing</i>), la nueva fecha de expiración quedará anotada en la licencia o bien se adjuntará a la licencia un documento oficial con la nueva fecha de expiración expedido por [el Estado].</p> <p>En cuanto a los controladores de tránsito aéreo titulares de una anotación válida de competencia lingüística, en caso de no estar disponible un organismo de evaluación lingüística, los proveedores de servicios de</p>	<p>Por lo que se refiere al reconocimiento o la aceptación de la validez de los certificados y de las licencias a los que afectan las medidas temporales especiales (relacionadas con la pandemia de COVID-19) expedidos por terceros países, se aplica el Reglamento (UE) n.º 452/2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas de los operadores de terceros países.</p>
---	--	--	---

	<p>1.2.9.5 A partir del 3 de noviembre de 2022, la competencia lingüística de los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros, aeronaves de despegue vertical; los pilotos de aviones, dirigibles, planeadores, giroaviones, aeronaves de despegue vertical o globos libres; los controladores de tránsito aéreo; y los operadores de estaciones aeronáuticas que demuestren una competencia inferior al Nivel experto (Nivel 6) se evaluará oficialmente a determinados intervalos de tiempo conforme al nivel demostrado de competencia lingüística individual.</p> <p>1.2.9.6 Recomendación. — Hasta el 2 de noviembre de 2022, la competencia lingüística de los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves de despegue vertical que tengan que usar la radiotelefonía de emergencia en una aeronave, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estaciones aeronáuticas que demuestren una competencia inferior al Nivel experto (Nivel 6) debe evaluarse oficialmente a determinados intervalos de tiempo conforme al nivel demostrado de competencia lingüística individual como sigue:</p> <p>a) aquellos que demuestren tener una competencia lingüística de Nivel operacional (Nivel 4) deberían someterse a evaluaciones al menos cada tres años; y</p> <p>b) aquellos que demuestren tener una competencia lingüística de Nivel avanzado (Nivel 5) deberían someterse a evaluaciones al menos cada seis años.</p> <p>Nota 1. — No se requiere someter a una evaluación a los candidatos que demuestren tener una competencia lingüística de nivel de experto, por ejemplo, los hablantes de la lengua materna y los que sin ser su lengua materna demuestran un nivel de competencia superior expresándose en un dialecto o acento inteligible para la comunidad aeronáutica.</p>		<p>navegación aérea velarán por que la competencia lingüística quede garantizada por otros medios, p. ej. mediante cursos en línea.</p>	
--	---	--	---	--

Nota 2. — Las disposiciones en 1.2.9 se refieren al Volumen II, Capítulo 5, en el sentido de que el idioma para comunicaciones radiotelefónicas puede ser el que la estación terrestre usa normalmente o el inglés consiguiente, en la práctica, se darán situaciones en las que los miembros de la tripulación de vuelo solo tendrán que usar el idioma que la estación terrestre usa normalmente.

1.2.9.6 Recomendación. — A partir del 3 de noviembre de 2022, la competencia lingüística de los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves de despegue vertical, los pilotos a distancia de aviones, dirigibles, planeadores, giroaviones, aeronaves de despegue vertical o globos navegantes que tengan que usar la radiotelefonía en el bordo de una aeronave; los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estaciones aeronáuticas que demuestren una competencia inferior al Nivel experto (Nivel 6) deberán evaluarse oficialmente a determinados intervalos con respecto al nivel demostrado de competencia lingüística individual como sigue:

a) aquellos que demuestren tener una competencia lingüística de Nivel operacional (Nivel 4) deberán ser evaluados al menos cada tres años; y

b) aquellos que demuestren tener una competencia lingüística de Nivel avanzado (Nivel 5) deberán someterse a evaluaciones al menos cada seis años.

Nota 1. — No se requiere someter a una evaluación a los candidatos que demuestren tener una competencia lingüística de nivel de experto, por ejemplo, los hablantes de la lengua materna y los que sin ser su lengua materna demuestran un nivel de competencia superior expresándose en un dialecto o acento inteligible para la comunidad aeronáutica.

	<p><i>Nota 2.— Las disposiciones en 1.2.9 se refieren al Anexo 1, Volumen II, Capítulo 5, en el sentido de que el idioma para comunicaciones radiotelefónicas puede ser el idioma que la estación terrestre usa normalmente o el inglés.</i></p> <p><i>Por consiguiente, en la práctica, se darán situaciones en las que los miembros de la tripulación de vuelo y los miembros de la tripulación de vuelo a distancia solo tendrán que usar el idioma que la estación terrestre usa normalmente.</i></p>			
<p><u>Anexo 1, 4.2.2</u></p>	<p>4.2.2.2 Las atribuciones del titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves, especificadas en 4.2.2.1, se ejercerán solamente:</p> <p>c) a condición de que, dentro de los 24 meses precedentes, el titular de la licencia haya adquirido experiencia en la inspección, servicio o mantenimiento de una aeronave o sus componentes de conformidad con las atribuciones que otorga la licencia, por lo menos durante seis meses, o bien haya demostrado a la autoridad otorgadora de licencias que ha cumplido con lo dispuesto para el otorgamiento de una licencia con las atribuciones del caso.</p>	<p>[El Estado] amplía por un período de 6 meses el período «precedente»; es decir, el período precedente abarcará un total de 30 meses. No se modifica la experiencia reciente de seis meses.</p>	<p>Justificación</p> <p>La pandemia de COVID-19 ha provocado rigurosas restricciones de viaje. Las restricciones locales pueden impedir que las organizaciones aprobadas y el personal cualificado demuestren el cumplimiento de los requisitos para la continuación de sus certificados o atribuciones dentro de los plazos establecidos.</p> <p>Condiciones/medidas de mitigación</p> <p>[El Estado] requiere que, cuando el personal encargado de la certificación trabaje para una organización de mantenimiento aprobada, dicha organización pueda aplicar esta ampliación a los requisitos de experiencia reciente de su personal de</p>	<p>Por lo que se refiere a los certificados y las licencias expedidos por los Estados miembros de la UE, las diferencias se reconocen automáticamente de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139.</p> <p>Por lo que se refiere al reconocimiento o la aceptación de la validez de los certificados y de las licencias a los que afectan las medidas temporales especiales (relacionadas con la pandemia de COVID-19) expedidos por terceros países, se aplica el Reglamento (UE) n.º 452/2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas de los operadores de terceros países.</p>

			<p>certificación cuando la organización aprobada no tenga medidas de suspensión, revocación o limitación pendientes ni haya sido suspendida por la autoridad competente en los últimos 24 meses.</p> <p>Además, el punto 66.B.500 del anexo III (parte 66) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 establece medidas adicionales de mitigación mediante las cuales la autoridad competente deberá suspender, limitar o revocar la licencia de mantenimiento de aeronaves cuando se haya detectado un problema de seguridad o una falta grave del titular de la licencia.</p>	
--	--	--	--	--