

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/2036 DE LA COMISIÓN
de 9 de diciembre de 2020

por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a los requisitos relativos a la competencia y los métodos de entrenamiento de la tripulación, y se aplazan las fechas de aplicación de determinadas medidas en el contexto de la pandemia de COVID-19

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 31,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos que deben cumplir los operadores de aeronaves en lo que respecta al entrenamiento operativo y a la verificación periódicos de sus pilotos.
- (2) El Plan Europeo de Seguridad Aérea, adoptado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («Agencia») de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (UE) 2018/1139, señaló que es de vital importancia que el personal de aviación tenga las competencias adecuadas y que es necesario adaptar los métodos de entrenamiento para que dicho personal pueda hacer frente a las nuevas tecnologías y a la creciente complejidad del sistema de aviación.
- (3) En 2013, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) publicó el *Manual de instrucción basada en datos comprobados* (Doc 9995 AN/497) en el que figura un marco de competencias («competencias básicas») necesarias para operar con seguridad, de manera eficaz y eficiente en un entorno de transporte aéreo comercial, así como las descripciones y los indicadores de comportamiento correspondientes para evaluar dichas competencias. Las competencias para la instrucción basada en la evidencia («EBT») abarcan lo que anteriormente se conocía en el entrenamiento de los pilotos como habilidades, conocimientos y actitudes de carácter técnico y no técnico («KSA»).
- (4) El objetivo del programa EBT es aumentar la seguridad y mejorar las competencias de las tripulaciones de vuelo para que operen la aeronave con seguridad en todos los regímenes de vuelo y sean capaces de identificar y gestionar situaciones imprevistas. El concepto EBT tiene como objetivo maximizar el aprendizaje y limitar las verificaciones formales.
- (5) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en consonancia con el documento 9995 de la OACI *Manual de instrucción basada en datos comprobados* para introducir requisitos sobre la prestación de entrenamiento, la verificación y la evaluación del programa EBT, así como para permitir a las autoridades aprobar la EBT de base, que sustituye a las verificaciones anteriores, a saber, la verificación de competencia del operador (OPC) y la verificación de competencia de la licencia (LPC). Esto permitirá emplear un único enfoque en el entrenamiento periódico del operador.
- (6) La pandemia de COVID-19 ha perjudicado gravemente la capacidad de los Estados miembros y del sector de la aviación para prepararse para la aplicación de una serie de Reglamentos de Ejecución adoptados recientemente en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

- (7) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 exige la instalación y el uso de registradores de voz de cabina de vuelo (CVR, con capacidad de grabación de 25 horas) a partir del 1 de enero de 2021. A fin de evitar una carga financiera desproporcionada a los operadores de aeronaves y los fabricantes de aviones que tenían entregas programadas para antes del 1 de enero de 2021 y fueron posteriormente interrumpidas por la pandemia de COVID-19, debe aplazarse la aplicación de dicho requisito.
- (8) La Agencia ha comprobado que es posible aplazar por un tiempo limitado la aplicación del requisito mencionado en el considerando 7 sin que ello perjudique a la seguridad operacional de la aviación.
- (9) La Agencia ha elaborado un proyecto de medidas de aplicación que ha presentado junto con el Dictamen n.º 08/2019 ⁽³⁾, de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (10) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido de conformidad con el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 965/2012

Los anexos I, II y III del Reglamento (UE) n.º 965/2012 quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

Fecha de entrada en vigor y aplicación

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

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

Hecho en Bruselas, el 9 de diciembre de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

ANEXO

Los anexos I, II y III del Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifican como sigue:

1) El anexo I se modifica como sigue:

se insertan las definiciones siguientes:

- «23 bis) “competencia”: dimensión del rendimiento humano utilizada para predecir de manera fiable un rendimiento satisfactorio en el puesto de trabajo y que se manifiesta y observa mediante comportamientos que movilizan los conocimientos, las capacidades y las actitudes pertinentes para desempeñar actividades o tareas en condiciones específicas;
- 23 ter) “instrucción basada en competencias”: programas de evaluación y entrenamiento caracterizados por la orientación hacia el rendimiento, el énfasis en las normas de rendimiento y su medición, así como en la preparación de programas de entrenamiento de acuerdo con normas de rendimiento específicas;
- 23 quater) “marco de competencias”: conjunto completo de competencias identificadas, desarrolladas, impartidas y evaluadas en el programa de entrenamiento del operador basado en la evidencia empleando escenarios pertinentes para las operaciones y que es lo bastante amplio para preparar al piloto para amenazas y errores previstos e imprevistos;
- 42 quinquies) “módulo EBT”: combinación de sesiones en un dispositivo cualificado para entrenamiento simulado de vuelo como parte del período de tres años de evaluación y entrenamiento periódicos;
- 47 bis) “inscripción”: acción administrativa llevada a cabo por el operador en la que un piloto participa en el programa EBT del operador;
- 47 ter) “piloto inscrito”: piloto que participa en el programa de entrenamiento EBT periódico;
- 47 quater) “equivalencia de las aproximaciones”: todas las aproximaciones que generan una demanda adicional de tripulación competente, con independencia de que se hayan usado o no en los módulos EBT;
- 47 quinquies) “equivalencia de fallos”: todos los fallos que generan una demanda significativa de tripulación competente, con independencia de que se hayan usado o no en los módulos EBT;
- 47 sexies) “fase de evaluación”: una de las fases de un módulo EBT consistente en un escenario de vuelo orientado a la línea que representa el entorno del operador y en el que se producen uno o más sucesos para evaluar elementos clave del marco de competencias definido;
- 47 septies) “instrucción basada en evidencias”: evaluación y entrenamiento periódicos basados en datos operacionales y caracterizados por desarrollar y evaluar la capacidad global de un piloto con respecto a una serie de competencias (marco de competencias), más que por la medición de su rendimiento en una situación o maniobra en particular.
- 69 ter) “instrucción en el puesto de pilotaje”: técnica utilizada en la fase de entrenamiento de maniobras o en la de instrucción en escenarios, en la que los instructores pueden:
- a) proporcionar instrucciones sencillas a un piloto; o
 - b) realizar ejercicios predeterminados actuando, en un asiento de piloto, como piloto a los mandos (PF) o piloto supervisor (PM) con fines de:
 - 1) llevar a cabo una demostración de técnicas; y/o
 - 2) provocar la intervención o interacción del otro piloto;
- 69 quater) “concordancia de los instructores”: coherencia o estabilidad de las puntuaciones entre diferentes instructores de EBT. Consiste en puntuar el nivel de homogeneidad o consenso en las calificaciones establecidas por los instructores (evaluadores);
- 72 bis) “escenario de vuelo orientado a la línea”: evaluación y entrenamiento que conllevan un simulacro realista y “en tiempo real” de una misión completa en escenarios representativos de las operaciones en línea;
- 76 ter) “fase de entrenamiento de maniobras”: fase de un módulo EBT durante la cual, según la generación de aeronaves, se da tiempo a la tripulación para practicar y mejorar su rendimiento mediante ejercicios basados en gran medida en habilidades psicomotoras que consisten en lograr una trayectoria de vuelo fijada o representar un suceso determinado para obtener un resultado también determinado;

- 76 quater) “programa EBT mixto”: programa de entrenamiento y verificación periódicos de un operador de conformidad con ORO.FC.230, parte del cual está dedicado a la implementación del programa EBT pero no sustituye las verificaciones de competencia previstas por el apéndice 9 del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011;
- 98 bis) “competente”: persona que ha demostrado las capacidades, conocimientos y actitudes necesarios para desempeñar cualquier tarea definida con arreglo a las normas prescritas;
- 105 ter) “fase de instrucción basada en escenarios”: fase de un módulo EBT centrada en el desarrollo de competencias, al tiempo que el piloto recibe formación para paliar los riesgos más graves identificados para la generación de aeronaves. Comprenderá la gestión de amenazas y errores específicos del operador en un entorno orientado a la línea en tiempo real;».

2) El anexo II (Parte ARO) se modifica como sigue:

se inserta el punto ARO.OPS.226 siguiente:

«ARO.OPS.226 Aprobación y supervisión de los programas de instrucción basada en evidencias

- a) Cuando una autoridad competente apruebe programas EBT, los inspectores deberán recibir cualificación y entrenamiento en relación con los principios, la solicitud, los procesos de aprobación y la supervisión permanente del programa EBT.
- b) La autoridad competente evaluará y supervisará el programa EBT, junto con los procesos que apoyan su implementación y eficacia.
- c) Tras la recepción de una solicitud de aprobación de un programa EBT, la autoridad competente deberá:
- 1) garantizar la resolución de las constataciones de nivel 1 en los ámbitos en los que se apoyará la implementación del programa EBT;
 - 2) evaluar la capacidad del operador para apoyar la aplicación del programa EBT; Los siguientes elementos se considerarán requisitos mínimos:
 - i) la madurez y la capacidad del sistema de gestión del operador en los ámbitos en los que se apoyará la implementación del programa EBT y, en particular, en el entrenamiento de la tripulación de vuelo;
 - ii) la idoneidad del programa EBT del operador; el programa EBT corresponderá al tamaño del operador, así como a la naturaleza y la complejidad de sus actividades, teniendo en cuenta los peligros y los correspondientes riesgos inherentes a tales actividades;
 - iii) la idoneidad del sistema de mantenimiento de registros del operador, en particular en lo que respecta los registros relativos al entrenamiento, la verificación y las cualificaciones de la tripulación de vuelo, más concretamente según lo dispuesto en ORO.GEN.220 y ORO.MLR.115, letras c) y d);
 - iv) la idoneidad del sistema de calificación del operador para evaluar las competencias del piloto;
 - v) la competencia y la experiencia de los instructores y el resto del personal que participa en el programa EBT en el uso de los procesos y procedimientos en los que se apoya la implementación del programa EBT; así como
 - vi) el plan del operador para implementar el programa EBT y una evaluación de los riesgos para la seguridad en los que se apoya del programa EBT con el fin de demostrar cómo se puede alcanzar un nivel de seguridad equivalente al del actual programa de entrenamiento.
- d) La autoridad competente aprobará un programa EBT cuando la evaluación concluya que se garantiza el cumplimiento de al menos ORO.FC.146, ORO.FC.231 y ORO.FC.232.
- e) Sin perjuicio de lo dispuesto en ARO.GEN.120, letras d) y e), la autoridad competente notificará a la Agencia el inicio de la evaluación de un medio de cumplimiento alternativo asociado al programa EBT.».

3) El anexo III (parte ORO) se modifica como sigue:

a) la subsección ORO.FC.145 se sustituye por lo siguiente:

«ORO.FC.145 Prestación de entrenamiento, verificación y evaluación

- a) Todos los entrenamientos, verificaciones y evaluaciones exigidos en la presente subsección se llevarán a cabo de acuerdo con los programas y planes de entrenamiento establecidos por el operador en el manual de operaciones;
- b) Al establecer los programas y planes de entrenamiento, el operador incluirá los elementos pertinentes definidos en la parte obligatoria de los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012.
- c) En el caso de operaciones de transporte aéreo comercial, los programas de entrenamiento y verificación, incluidos los planes y el uso de dispositivos individuales para entrenamiento simulado de vuelo (FSTD), deberán ser autorizados por la autoridad competente.
- d) El FSTD será, en la medida de lo posible, una réplica de la aeronave utilizada por el operador. Las diferencias entre el FSTD y la aeronave serán descritas y abordadas en una reunión informativa o una actividad de formación, según proceda.
- e) El operador establecerá un sistema para controlar adecuadamente los cambios del FSTD y para garantizar que no afectan a la idoneidad de los programas de entrenamiento.»;
- b) se añade la siguiente subsección ORO.FC.146:
- «ORO.FC.146 Personal encargado de la prestación de entrenamiento, verificación y evaluación
- a) Todos los entrenamientos, verificaciones y evaluaciones exigidos en la presente subsección serán llevados a cabo por personal debidamente cualificado.
- b) En el caso del entrenamiento de vuelo y la simulación de vuelo, así como de su verificación, el personal que imparte el entrenamiento y realiza las verificaciones estará cualificado de conformidad con el anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.
- c) El personal que realiza la evaluación e imparte el entrenamiento de un programa EBT deberá:
- 1) ser titular de un certificado de instructor o examinador conforme al anexo 1 (parte FCL);
 - 2) completar el programa de estandarización de los instructores de EBT del operador; este incluirá un programa de estandarización inicial y un programa de estandarización periódico.
- La finalización del programa de estandarización inicial EBT del operador cualificará al instructor para realizar la evaluación práctica del programa EBT.
- d) No obstante lo dispuesto en la letra b) anterior, la evaluación en línea de la competencia deberá ser llevada a cabo por un comandante debidamente cualificado designado por el operador y que haya completado un programa de estandarización sobre los conceptos EBT y la evaluación de competencias (evaluador de competencia en línea).»;
- c) se inserta el punto ORO.FC.231 siguiente:
- «ORO.FC.231 Instrucción basada en evidencias
- a) PROGRAMA EBT
- 1) El operador podrá sustituir los requisitos de ORO.FC.230 estableciendo, implementando y manteniendo un programa EBT adecuado aprobado por la autoridad competente.
- El operador demostrará su capacidad para apoyar la implementación del programa EBT (incluido un plan de implementación) y llevar a cabo una evaluación del riesgo para la seguridad que demuestre cómo se puede alcanzar un nivel de seguridad equivalente.
- 2) El programa EBT deberá:
- i) corresponder al tamaño del operador, así como a la naturaleza y la complejidad de sus actividades, teniendo en cuenta los peligros y los correspondientes riesgos inherentes a tales actividades;
 - ii) garantizar la competencia del piloto evaluando y desarrollando las competencias de los pilotos necesarias para una operación de las aeronaves segura, eficaz y eficiente;
 - iii) garantizar que se presenten a cada piloto los temas de evaluación y entrenamiento previstos en ORO.FC.232;
 - iv) incluir al menos seis módulos EBT distribuidos a lo largo de un programa de tres años; cada módulo EBT constará de una fase de evaluación y de una fase de entrenamiento. El período de validez de un módulo EBT será de doce meses.

- A) La fase de evaluación comprende uno o varios escenarios de vuelo orientados a la línea para evaluar todas las competencias e identificar necesidades individuales de entrenamiento.
- B) La fase de entrenamiento comprende:
 - a) la fase de entrenamiento de maniobras, que incluye entrenamiento para alcanzar la competencia en determinadas maniobras definidas;
 - b) la fase de instrucción basada en escenarios, que incluye uno o varios escenarios de vuelo orientados a la línea para evaluar las competencias e identificar necesidades individuales de entrenamiento.

La fase de entrenamiento se llevará a cabo a su debido tiempo después de la fase de evaluación.

- 3) El operador garantizará que cada piloto inscrito en el programa EBT complete lo siguiente:
 - i) un mínimo de dos módulos EBT dentro del período de validez de la habilitación de tipo, separados por un período no inferior a tres meses; un módulo EBT se habrá completado cuando:
 - A) se haya completado el contenido del programa EBT para dicho módulo EBT (presentación de los temas de evaluación y entrenamiento al piloto); y
 - B) se haya demostrado un nivel aceptable de rendimiento en todas las competencias observadas;
 - ii) una o varias evaluaciones en línea de la competencia; y
 - iii) entrenamiento en tierra.
 - 4) El operador establecerá un programa de estandarización y garantía de la concordancia del instructor de EBT para asegurar que los instructores que participan en el programa EBT estén debidamente cualificados para desempeñar sus tareas.
 - i) Todos los instructores deberán seguir el programa.
 - ii) El operador empleará métodos y parámetros adecuados para evaluar la concordancia.
 - iii) El operador deberá demostrar que los instructores tienen la suficiente concordancia.
 - 5) El programa EBT puede incluir procedimientos de contingencia de cara a circunstancias imprevistas que puedan afectar a la impartición de los módulos EBT. El operador demostrará la necesidad de dichos procedimientos. Los procedimientos deberán garantizar que los pilotos no prosigan las operaciones en línea si el rendimiento observado se sitúa por debajo del nivel mínimo aceptable. Estos pueden incluir:
 - i) un período de separación diferente entre los módulos EBT; y
 - ii) un orden de las fases del módulo EBT diferente.
- b) MARCO DE COMPETENCIAS

El operador se servirá de un marco de competencias para todos los aspectos de la evaluación y el entrenamiento del programa EBT. El marco de competencias deberá:

- 1) ser exhaustivo, preciso y práctico;
- 2) incluir los comportamientos observables necesarios para unas operaciones seguras, eficaces y eficientes;
- 3) incluir un conjunto definido de competencias, sus descripciones y sus comportamientos observables asociados.

c) RENDIMIENTO DEL SISTEMA DE ENTRENAMIENTO

- 1) El rendimiento del sistema EBT se medirá y evaluará mediante un proceso de comunicación de observaciones con el fin de:
 - i) validar y perfeccionar el programa EBT del operador;
 - ii) verificar que el programa EBT del operador desarrolla las competencias del piloto.
- 2) El proceso de comunicación de observaciones se incluirá en el sistema de gestión del operador.
- 3) El operador desarrollará procedimientos que regulen la protección de los datos del programa EBT.

d) SISTEMA DE CALIFICACIÓN

- 1) El operador empleará un sistema de calificación para evaluar las competencias del piloto. El sistema de calificación deberá garantizar:
 - i) un nivel de detalle suficiente para permitir mediciones del rendimiento individual precisas y útiles;
 - ii) un criterio de rendimiento, así como una escala para cada competencia que conste de un punto que determine el nivel mínimo aceptable que debe alcanzarse para llevar a cabo operaciones en línea; el operador desarrollará procedimientos para abordar un bajo rendimiento del piloto;
 - iii) la integridad de los datos;
 - iv) la seguridad de los datos.
- 2) El operador verificará periódicamente la exactitud del sistema de calificación en comparación con un sistema basado en criterios de referencia.

e) DISPOSITIVOS DE ENTRENAMIENTO Y VOLUMEN DE HORAS ADECUADOS PARA COMPLETAR EL PROGRAMA EBT DEL OPERADOR

- 1) Cada módulo EBT se llevará a cabo en un FSTD con un nivel de cualificación adecuado para garantizar la correcta impartición
- 2) El operador proporcionará un volumen de horas suficiente en el dispositivo de entrenamiento adecuado para que el piloto pueda completar el programa EBT del operador. Los criterios para determinar el volumen de horas del programa EBT son los siguientes:
 - i) dicho volumen corresponde a la amplitud y complejidad del programa EBT;
 - ii) dicho volumen es suficiente para completar el programa EBT;
 - iii) dicho volumen garantiza la eficacia del programa EBT teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por la OACI, la Agencia y la autoridad competente;
 - iv) dicho volumen corresponde a la tecnología de los dispositivos de entrenamiento empleados.

f) EQUIVALENCIA DE FALLOS

- 1) Cada piloto recibirá evaluación y entrenamiento en la gestión de fallos en el sistema de la aeronave.
- 2) Los fallos en el sistema de la aeronave que generen una demanda significativa de tripulación competente se organizarán en función de las siguientes características:
 - i) urgencia;
 - ii) complejidad;
 - iii) pérdida del control de la aeronave;
 - iv) pérdida de instrumentos;
 - v) gestión de las consecuencias.
- 3) Cada piloto estará expuesto al menos a un fallo por cada característica con la frecuencia determinada por el cuadro de temas objeto de evaluación y entrenamiento.
- 4) Una competencia demostrada en la gestión de un fallo se considera equivalente a la competencia demostrada en la gestión de otros fallos con las mismas características.

g) EQUIVALENCIA DE LAS APROXIMACIONES PERTINENTES PARA LAS OPERACIONES

- 1) El operador garantizará que cada piloto reciba entrenamiento periódico en materia de ejecución de tipos y métodos de aproximación relevantes para las operaciones.
- 2) Dicho entrenamiento incluirá aproximaciones que supongan una demanda adicional de tripulación competente.
- 3) Además, incluirá las aproximaciones que requieran una aprobación específica de conformidad con el anexo V (Parte-SPA) del presente Reglamento.

h) EVALUACIÓN EN LÍNEA DE LA COMPETENCIA

- 1) Cada piloto realizará periódicamente una evaluación en línea de la competencia en una aeronave para demostrar la ejecución segura, eficaz y eficiente de las operaciones normales en línea descritas en el manual de operaciones.

- 2) El período de validez de una evaluación en línea de la competencia será de doce meses.
 - 3) El operador autorizado para el programa EBT podrá, con la aprobación de la autoridad competente, ampliar la validez de la evaluación en línea de la competencia a un período de:
 - i) dos años, sujeto a una evaluación del riesgo;
 - ii) o tres años, sujeto a un proceso de comunicación de observaciones relativo a la supervisión de las operaciones en línea que identifique las amenazas para las operaciones, minimice los riesgos de tales amenazas y ponga en marcha medidas para gestionar los errores humanos en ellas.
 - 4) Para completar con éxito la evaluación en línea de la competencia, el piloto deberá demostrar un nivel de rendimiento aceptable en todas las competencias observadas.
- i) ENTRENAMIENTO EN TIERRA
- 1) Cada doce meses naturales, los pilotos deberán recibir:
 - i) entrenamiento en tierra técnico;
 - ii) evaluación y entrenamiento sobre la ubicación y el uso de todos los equipos de emergencias y de seguridad transportados a bordo.
 - 2) El operador podrá, con la aprobación de la autoridad competente y sujeto a una evaluación del riesgo, ampliar a veinticuatro meses el período de evaluación y entrenamiento sobre la ubicación y el uso de todos los equipos de emergencias y de seguridad transportados a bordo.»
- d) se inserta el punto ORO.FC.232 siguiente:
«ORO.FC.232 Temas objeto de evaluación y entrenamiento del programa EBT
- a) El operador deberá garantizar que se presenten a cada piloto los temas objeto de evaluación y entrenamiento.
 - b) Los temas objeto de evaluación y entrenamiento deberán:
 - 1) extraerse de datos operacionales y de seguridad utilizados para identificar los ámbitos de mejora y priorización del entrenamiento del piloto para orientar la elaboración de los programas adecuados;
 - 2) distribuirse a lo largo de un período de tres años con una frecuencia definida;
 - 3) adaptarse al tipo o variante de aeronave en la que opere el piloto.»
 - e) la subsección ORO.FC.235, letra a) se sustituye por lo siguiente:
«ORO.FC.235 Cualificación del piloto para operar en ambos puestos de pilotaje
 - a) Los comandantes cuyas funciones les exijan operar en cualquiera de los puestos de pilotaje y llevar a cabo las funciones de un copiloto, o los comandantes que deban llevar a cabo funciones de entrenamiento o verificación, realizarán entrenamiento y verificación adicionales según lo especificado en el manual de operaciones. La verificación podrá llevarse a cabo junto con la verificación de la competencia del operador prevista en ORO.FC.230, letra b) o en el programa EBT que figura en ORO.FC.231.».
- 4) El anexo IV (Parte CAT) se modifica como sigue:
la subsección CAT.IDE.A.185, letra c), punto 1), se sustituye por lo siguiente:
- 1) «las 25 horas anteriores en el caso de los aviones con una masa máxima de despegue certificada superior a 27 000 kg y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad se hubiera otorgado el 1 de enero de 2022 o posteriormente; o».
- 5) El anexo VI (Parte NCC) se modifica como sigue:
la subsección NCC.IDE.A.160, letra b), punto 1), se sustituye por lo siguiente:
- 1) «las 25 horas anteriores en el caso de los aviones con una masa máxima de despegue certificada superior a 27 000 kg y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad se hubiera otorgado el 1 de enero de 2022 o posteriormente; o».
- 6) El anexo VIII (Parte SPO) se modifica como sigue:
la subsección SPO.IDE.A.140, letra b), punto 1), se sustituye por lo siguiente:
- «1) las 25 horas anteriores en el caso de los aviones con una masa máxima de despegue certificada superior a 27 000 kg y cuyo primer certificado de aeronavegabilidad se hubiera otorgado el 1 de enero de 2022 o posteriormente; o».
-