



Proyecto de Real Decreto por el que se simplifica la normativa nacional en materia de aviación civil y se derogan las disposiciones que resultan inaplicables en virtud de los Reglamentos de la Unión Europea vigentes.

El transporte aéreo y, en general, la aviación civil es una actividad intensamente regulada, en la que coexiste normativa internacional, normalmente adoptada en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), europea y nacional.

En concreto, en la Unión Europea, la navegación aérea es una competencia compartida entre la Unión y los Estados miembros, conforme a lo previsto en los artículos 4.2, letra g), y 102.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante TFUE), por lo que convive normativa europea y nacional. En este marco jurídico, el desarrollo de la política común de transportes en el modo aéreo ha aconsejado abordar a nivel europeo numerosos aspectos que ya estaban regulados por los Estados miembros, así como a utilizar como instrumento de armonización el reglamento.

Por tanto y sin perjuicio de que alguno de estos reglamentos requieran para su completa aplicación normas nacionales que los desarrollen o complementen, cada vez es más habitual que las diversas áreas de la aviación civil estén total o parcialmente reguladas por la normativa europea, sin que en la fecha de su aplicación haya sido posible depurar el ordenamiento interno para adecuarlo a ellas.

Siendo el reglamento un acto jurídico de alcance general, obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro, según dispone el artículo 288 del TFUE, el principio de primacía del derecho de la Unión Europea determina la inaplicación de las normas nacionales que resulten incompatibles con lo previsto en ellos. Lo que no obsta para que, conforme ha recordado el Consejo de Estado, "el principio de seguridad jurídica obliga a que la normativa interna que resulte incompatible con el Derecho europeo quede definitivamente eliminada "mediante disposiciones internas de carácter obligatorio que tengan el mismo valor jurídico que las disposiciones internas que deban modificarse" (Sentencias del Tribunal de Justicia de 23 de febrero de 2006, asunto Comisión vs. España; de 13 de julio de 2000, asunto Comisión vs. Francia; y de 15 de octubre de 1986, asunto Comisión vs. Italia)".

Este real decreto, incluido en el Plan Anual Normativo 2018, tiene por objeto dar cumplimiento a dicha doctrina y depurar el ordenamiento jurídico interno, derogando expresamente aquéllas disposiciones que contemplan aspectos ya regulados por los reglamentos de la Unión Europea, y adaptando aquéllas otras que siguen siendo necesarias para complementarlos.

Se cumple así, por otra parte, con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En efecto, el contenido del real decreto es el instrumento adecuado para garantizar la coherencia de la normativa nacional con la normativa europea, lo que determina su necesidad y eficacia; es proporcional, toda vez que contiene las disposiciones imprescindibles



para garantizarla; garantiza el principio de seguridad jurídica al eliminar eventuales incertidumbres jurídicas sobre las disposiciones aplicables, siendo ésta su finalidad; es acorde con el principio de transparencia, en particular al haber posibilitado la participación del sector y, a través de la consulta pública, de eventuales destinatarios de la norma; y, por último, aplica el principio de eficiencia, de un lado al ser neutra en materia de cargas administrativas, de otro, al reducir los costes derivados de la inseguridad sobre las disposiciones aplicables.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento y de la Ministra de Defensa en lo que respecta a los artículos 10 y 11, la disposición adicional primera, la derogatoria tercera y las disposiciones finales quinta, apartado 2, y sexta, apartado 2, (...) el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día ...

DISPONGO

CAPÍTULO I

Títulos y licencias del personal de vuelo de las aeronaves civiles

Artículo 1. Títulos.

Acreditado el cumplimiento de todos los requisitos para obtener por primera vez la licencia de piloto de avión y helicóptero, en cualquiera de sus modalidades, de planeador y globo libre, así como de mecánico de a bordo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea expedirá el correspondiente título que acreditará el cumplimiento de tales requisitos.

El título por sí mismo no habilita para el ejercicio de las atribuciones propias de las respectivas licencias y habilitaciones.

Artículo 2. Tarjeta de alumno de mecánico de a bordo.

1. Todo alumno de mecánico de a bordo que no posea una licencia en vigor que le habilite para el vuelo, para realizar vuelos con motivo de su instrucción debe estar en posesión de una tarjeta de alumno de mecánico de a bordo expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previa acreditación de los siguientes requisitos:

a) Estar inscrito en un curso de mecánico de a bordo conforme a la normativa de aplicación.

b) Estar en posesión de un certificado médico en vigor de clase 2 expedido por un centro de medicina aeronáutica (AeMC) habilitado conforme al Reglamento (UE) nº 1178 /2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. Este certificado médico de clase 2 tendrá validez a partir de la fecha del reconocimiento médico por un periodo de 12 meses.



2. La instrucción en vuelo se realizará bajo la supervisión de un instructor habilitado conforme a la normativa de aplicación que será el que determine el contenido de las prácticas de vuelo y comprobará su desarrollo.

Artículo 3. *Licencia de mecánico de a bordo.*

1. Son requisitos para obtener la licencia de mecánico de a bordo:

a) Tener dieciocho años cumplidos.

b) Estar en posesión del título de bachiller previsto en el artículo 37 de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, y normativa concordante, o titulación equivalente.

c) Disponer de un certificado médico en vigor de clase 2 expedido por un centro de medicina aeronáutica (AeMC) habilitado conforme al Reglamento (UE) nº 1178 /2011 de la Comisión.

d) Demostrar habilidad suficiente en el uso del idioma inglés. Sin perjuicio de su acreditación por otros medios, se considerará cumplido este requisito cuando se acredite, al menos, un nivel operacional (4), de conformidad con lo previsto en el Reglamento (UE) nº 1178 /2011 de la Comisión, mediante un certificado expedido por un centro evaluador de la competencia lingüística que reúna los requisitos establecidos en dicho reglamento y las disposiciones nacionales de desarrollo.

e) Haber superado un curso de mecánico de a bordo con el contenido mínimo que figura en el anexo; o bien estar en posesión de un título universitario de formación aeronáutica y tener una experiencia en el mantenimiento de aviones que acredite un nivel de formación equivalente a la obtenida mediante el curso de mecánico de a bordo, a cuyo efecto la Agencia Estatal de Seguridad Aérea determinará la suficiencia de la experiencia acreditada; o bien ser titular de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves en la clase que la Agencia determine.

La superación del curso de mecánico de a bordo se acreditará mediante un certificado expedido por la organización que lo haya impartido, que podrá ser una organización de formación aprobada conforme a la Subparte ATO del Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, o una organización autorizada conforme a la Parte 147 del Reglamento (UE) nº 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas. En dicho certificado deberán constar los datos identificativos del interesado y de la organización, así como la fecha de finalización del curso, e irá firmado por persona con poderes de representación de la organización.

Este certificado tendrá una vigencia de dos años desde la finalización del curso.



f) Tener una experiencia de cien horas de vuelo desempeñando las funciones de mecánico de a bordo, bajo la supervisión de un instructor habilitado al efecto por la Agencia, conforme a lo previsto en el artículo 4; y

g) Haber superado una prueba de pericia realizada al efecto, de conformidad con el artículo 5.

2. Para el ejercicio de las atribuciones de la licencia es necesario que ésta lleve anotada, al menos, una habilitación de tipo en vigor, de conformidad con lo previsto en el artículo 6.

3. La licencia en vigor de mecánico de a bordo autoriza a su titular a actuar como tal en cualquier avión, respecto del cual tenga anotada una habilitación de tipo en vigor, operado por una tripulación de vuelo compuesta por un mínimo de tres miembros.

Artículo 4. *Experiencia.*

1. A efectos de acreditar la experiencia de vuelo prevista en el artículo 3.1, letra f), es aceptable hasta un máximo de cincuenta horas la instrucción en el desempeño de las funciones de mecánico de a bordo realizada en un entrenador sintético de vuelo reconocido por la Agencia.

2. La experiencia como piloto será aceptable en la medida en que acredite la realización de funciones equivalentes a las de mecánico de a bordo, a cuyo efecto la Agencia Estatal de Seguridad Aérea determinará si la experiencia acreditada es aceptable y, en tal caso, la consiguiente homologación de tiempo en relación a lo estipulado en el citado artículo 3.1, letra f).

3. La instrucción de vuelo debe dotar al alumno de mecánico de a bordo de experiencia operacional, al menos, en los siguientes aspectos:

a) Procedimientos normales:

1º. Las verificaciones que permitan asegurar en tierra y en vuelo la aptitud para el vuelo de la aeronave, en particular de las acciones de mantenimiento efectuadas.

2º. Inspecciones previas al vuelo.

3º. Procedimientos de abastecimiento y ahorro de combustible.

4º. Inspección de los documentos de mantenimiento.

5º. Procedimientos normales en la cabina de pilotaje durante todas las fases del vuelo.

6º. Coordinación de la tripulación y procedimientos en caso de incapacitación de alguno de sus miembros.



7º. La verificación y/o realización de los cálculos precisos para el vuelo y el registro de anotaciones.

8º. Notificación de averías e informes del estado técnico de la aeronave.

b) Procedimientos anormales y de alternativa:

1º. Reconocimiento de funcionamiento anormal de los sistemas de aeronave.

2º. Aplicación de procedimientos anormales y de alternativa.

c) Procedimientos de emergencia:

1º. Reconocimiento de condiciones de emergencia.

2º. Utilización de procedimientos apropiados de emergencia.

Artículo 5. *Pericia en vuelo.*

1. Para superar la prueba de pericia prevista en el artículo 3.1, letra g), el alumno mecánico de a bordo deberá demostrar su capacidad para actuar como tal a bordo de una aeronave y llevar a cabo los procedimientos descritos en el artículo 4.3 con un grado de competencia apropiado a las atribuciones del titular de una licencia y, además, su competencia para:

a) El reconocimiento y gestión de amenazas y errores.

b) Utilizar los sistemas de las aeronaves dentro de sus posibilidades y limitaciones.

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo.

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos.

e) Desempeñar todas sus funciones como parte integrante de la tripulación sin que haya nunca serias dudas acerca del resultado; y

f) Comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá autorizar el uso de un entrenador sintético de vuelo para la ejecución de las maniobras exigidas durante la prueba de pericia.

Artículo 6. *Habilitaciones de tipo y habilitación de instructor.*

1. Al obtener la licencia de mecánico de a bordo se anotará en la misma la habilitación de tipo correspondiente a la aeronave en la que el alumno de mecánico



de a bordo haya adquirido la experiencia y superado la prueba de pericia conforme a lo previsto en el artículo 3.1, letras f) y g).

2. Para obtener una habilitación de tipo, distinta de la prevista en el apartado anterior, deberá acreditarse:

a) Haber superado un curso en el tipo de aeronave de que se trate, en cuya realización la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá autorizar el uso de simuladores.

b) Demostrar la pericia y conocimientos requeridos para la utilización segura del tipo de aeronave de que se trate en el ejercicio de las funciones de mecánico de a bordo.

c) Obtener la correspondiente capacitación en línea de acuerdo con las restricciones que se establezcan en virtud de los resultados de la demostración de pericia.

3. El curso a que se refiere la letra a) del apartado anterior, que debe haber sido impartido por una organización de las referidas en el artículo 3.1, letra e), segundo párrafo, aceptado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y realizarse bajo la supervisión de un instructor habilitado al efecto, debe cubrir los siguientes aspectos:

a) Los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases.

b) Los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionados con fallos y mal funcionamiento del equipo, tales como el grupo motor, la célula y otros sistemas de la aeronave.

c) Los procedimientos relacionados con la incapacitación y coordinación de la tripulación incluso la asignación de tareas; la cooperación de la tripulación y la utilización de listas de verificación.

4. Para obtener la habilitación de instructor de mecánico de a bordo se requiere:

a) Ser titular de una licencia de mecánico de a bordo, con la habilitación de tipo en vigor en el tipo de aeronave en la que vaya a impartir la instrucción.

b) Acreditar doscientas horas de vuelo en el tipo de aeronave en el que vaya a impartir la instrucción.

c) Superar las pruebas teóricas y prácticas del curso de instructor de mecánico de a bordo, aprobado por la Agencia, cuyo contenido deberá estar disponible a través de su página web.



Tanto el examen teórico como el examen práctico se realizarán por un examinador designado por la Agencia, sea o no personal que preste servicios en ella, con acreditada experiencia en el mantenimiento de aeronaves.

El titular de la habilitación de instructor de mecánico de a bordo podrá supervisar la adquisición de experiencia de alumnos de mecánicos de a bordo conforme al artículo 4.

5. Obtenida la habilitación de instructor ésta deberá revalidarse anualmente, acreditando un mínimo de cinco horas de vuelo llevando a cabo funciones de supervisión en los doce meses anteriores a la solicitud en cada uno de los tipos de aeronaves para las cuales esté habilitado como instructor.

Artículo 7. Mantenimiento en vigor de la licencia de mecánico de a bordo.

Para el mantenimiento en vigor de la licencia el mecánico de a bordo:

a) Debe revalidar la validez del certificado médico Clase 2 en períodos que no excedan de los doce meses, salvo que haya cumplido cuarenta años, en cuyo caso, deberá revalidar el certificado médico Clase 2 cada seis meses.

b) Debe acreditar la realización de quince horas de vuelo como mecánico a bordo en los doce últimos meses, en su caso, en cada una de los tipos de aeronaves en los que pretenda el mantenimiento en vigor de la habilitación de tipo.

Artículo 8. Disminución de la aptitud física y uso de sustancias psicoactivas.

1. El titular de una licencia de mecánico de a bordo dejará de ejercer las atribuciones que ésta y las habilitaciones de tipo que tenga anotadas en ella le confieren, en cuanto tengan conocimiento de cualquier disminución psicofísica que pudiera impedirles ejercer, en las debidas condiciones de seguridad, dichas atribuciones.

2. El titular de una licencia en vigor de mecánico de a bordo se abstendrá de todo abuso de sustancias psicoactivas y de cualquier otro uso indebido de las mismas y no ejercerá las atribuciones que su licencia y las habilitaciones anotadas le confieren, mientras que se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva, que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.

Artículo 9. Validez de las licencias y habilitaciones expedidos por otros Estados.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, atendiendo al principio de reciprocidad, podrá reconocer las licencias y habilitaciones de mecánico de a bordo expedidas por la autoridad aeronáutica competente de otros Estados de conformidad con el Anexo I al Convenio de Aviación Civil Internacional, cuando quede acreditado que los requisitos exigidos a tal efecto, son equivalentes a los previstos en este real decreto.



CAPÍTULO II

Disposiciones complementarias en materia de licencias de controladores de tránsito aéreo y proveedores civiles de formación

SECCIÓN 1.^a LICENCIA DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO

Artículo 10. *Competencia lingüística en castellano de los controladores de tránsito aéreo y alumnos controladores de tránsito aéreo.*

Atendiendo a los idiomas exigidos en las comunicaciones tierra-aire y tierra-tierra de las dependencias de tránsito aéreo, por motivos de seguridad y de conformidad con lo publicado en la Publicación de Información Aeronáutica, no podrán ejercer las atribuciones de sus licencias los controladores de tránsito aéreo y los alumnos controladores de tránsito aéreo que no dispongan de una anotación de competencia lingüística válida en castellano. A esta anotación le será de aplicación dispuesto en el citado apartado ATCO.B.030 del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) nº 805/2011 de la Comisión, y normas concordantes.

Artículo 11. *Autoridad militar competente.*

1. El Estado Mayor del Ejército del Aire es la autoridad militar competente para el ejercicio de las funciones que correspondan de las previstas en el Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, en relación con los controladores de tránsito aéreo y alumnos controladores que ejerzan sus funciones bajo la responsabilidad de proveedores militares de servicios de navegación aérea o proveedores militares de formación.

2. De conformidad con lo señalado en el art. 7.5 del Reglamento (CE) nº 550/2004, de 10 de marzo, la autoridad militar nacional competente no estará obligada a certificar al proveedor militar de servicios de navegación aérea. Asimismo, tampoco estará obligada a certificar a los proveedores militares de formación ni a autorizar a las organizaciones militares de evaluación de competencia lingüística. No obstante, aquéllos deberán cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.

La autoridad militar nacional competente garantizará que el nivel de seguridad y de calidad de los servicios al tránsito aéreo general, sea equivalente al que resulte de la aplicación de las disposiciones del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015 y disposiciones concordantes.

SECCIÓN 2.^a CERTIFICACIÓN DE LOS PROVEEDORES CIVILES DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO



Artículo 12. *Ámbito de aplicación.*

Lo dispuesto en esta sección es de aplicación a todas las personas, físicas o jurídicas, que tengan en España su lugar principal de operaciones y, en su caso, su sede social, y vayan a prestar servicios de formación a controladores y alumnos controladores de tránsito aéreo.

Artículo 13. *Procedimiento para la certificación de organizaciones de formación.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea pondrá a disposición de los interesados un modelo de solicitud para la obtención del certificado de proveedor de formación de uso obligatorio para éstos, de conformidad con lo previsto en el artículo 66.6 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En la solicitud el interesado deberá relacionar todos los servicios de formación, de entre los establecidos en el anexo I, SUBPARTE D, del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015 y disposiciones concordantes, para los que solicita la certificación.

2. Junto a la solicitud se presentará la documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.

3. La competencia para resolver el procedimiento de certificación corresponde al Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, cuyas resoluciones ponen fin a la vía administrativa y podrán ser recurridas potestativamente en reposición ante el mismo órgano, en el plazo de un mes, o ser impugnadas directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

4. El plazo máximo para resolver y notificar la resolución sobre la solicitud de certificado de proveedor de servicios de formación de controladores y alumnos controladores de tránsito aéreo será de seis meses desde la fecha de entrada de la solicitud en el registro de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Transcurrido este plazo sin que se haya dictado resolución expresa, la solicitud podrá entenderse desestimada conforme a lo previsto en la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Artículo 14. *Validez del certificado.*

1. El certificado de organización de formación de controladores de tránsito aéreo mantendrá su validez de conformidad con lo previsto en el apartado ATCO.OR.B.020 del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.



Dicho certificado deberá devolverse a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el plazo máximo de 10 días desde su revocación o el cese de todas las actividades.

2. A efectos de lo previsto en el apartado anterior, se considera que han cesado todas las actividades de la organización de formación:

a) Por renuncia al certificado, que sólo se entenderá efectuada cuando se haya hecho efectiva su devolución a la Agencia.

b) Cuando la organización de formación notifique a la Agencia el cese de todas sus actividades o así se deduzca de sucesivas notificaciones efectuadas de conformidad con lo previsto en el apartado ATCO.OR.B.015, letra f), del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.

c) Por no haber prestado ninguno de los servicios para los que se haya obtenido el certificado en el plazo de dieciocho meses desde su obtención, o, habiéndolos iniciado, deje de prestarlos de forma ininterrumpida durante dicho período.

Artículo 15. Procedimiento para la aprobación de los cambios en la organización de formación.

1. El Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea es el órgano competente para resolver los procedimientos sobre los cambios en las organizaciones de formación que requieran aprobación, de conformidad con lo previsto en el apartado ATCO.OR.B.015 del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.

El plazo máximo para resolver y notificar dicha resolución será de tres meses desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Transcurrido este plazo sin que se haya dictado resolución expresa, la solicitud podrá entenderse desestimada conforme a lo previsto en el artículo 24.1, párrafo primero, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. Las resoluciones del Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea no ponen fin a la vía administrativa pudiendo interponer frente a ellas recurso de alzada ante el Director de la Agencia en el plazo de un mes desde la resolución, si el acto es expreso, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquél en que debe entenderse desestimado por silencio administrativo, de conformidad con lo previsto en los artículos 112 y siguientes, y 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 16. Formación de unidad en casos de cambio de prestador de servicios de tránsito aéreo o inicio en la prestación de servicios.

1. Cuando se produzca un cambio de prestador de servicios de control de tránsito aéreo, en adelante prestador de servicios, o se inicie por primera vez la prestación del servicio en una determinada unidad, el nuevo prestador de servicios



designado deberá estar certificado como proveedor de formación de unidad y continua y contar entre su personal con suficientes controladores de tránsito aéreo con una anotación de instructor de formación práctica en vigor, salvo que haya celebrado un acuerdo específico a estos efectos con una organización de formación, de conformidad con lo previsto en el apartado ATCO.OR.B.010 del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.

2. El nuevo prestador de servicios designado deberá dotarse de un curso de conversión de acuerdo al Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, que permita la transición o inicio de la prestación elaborado por un proveedor de formación certificado, en el que se aborden todas las necesidades de formación precisas para garantizar la prestación segura, eficaz y continuada de los servicios de control de tránsito aéreo. El curso de conversión deberá acordarse con el proveedor sustituido, en el caso de cambio de prestador de servicios.

3. Este curso de conversión se diseñará atendiendo a lo previsto en el Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015 e incluirá como mínimo los procedimientos y mecanismos habilitados para asegurar la formación del personal del prestador de servicios, incluida su familiarización con los equipos e instalaciones, identificando todas aquéllas actuaciones que, en los casos de cambio de prestador, requieran la participación del prestador saliente.

4. Durante la fase de transición o de inicio de la prestación, comprendida desde el día siguiente a la fecha de la designación del prestador de servicios hasta la fecha en que se produzca la prestación efectiva del servicio de control de tránsito aéreo sin restricciones, se realizará la formación de los controladores de tránsito aéreo designados por el proveedor de servicios entrante con el fin de que obtengan las anotaciones de unidad precisas para la instrucción del personal que haya de prestar servicios de control de tránsito aéreo en la unidad o unidades en las que se va a producir la sustitución.

Previos los acuerdos necesarios entre los prestadores de servicios implicados, el prestador de servicios que vaya a ser sustituido será responsable de instruir y evaluar a los controladores y alumnos controladores del proveedor entrante conforme al curso de conversión a que se refiere el apartado 2, sin perjuicio de la aplicación, cuando proceda, de lo dispuesto en los apartados ATCO.C.025 y ATCO.C.065 del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.

En todo caso, los controladores aéreos del proveedor saliente deberán prestar colaboración para facilitar la formación del controlador de tránsito aéreo o alumno controlador de tránsito aéreo del proveedor entrante, evitando cualquier conducta que pueda obstruirla, dificultarla o retrasarla.

CAPÍTULO III

Lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y Lista de equipo mínimo (MEL)



Artículo 17. *Definiciones.*

A los efectos de lo dispuesto en este capítulo, se entiende por:

a) Lista de equipo mínimo (MEL): lista basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) que corresponda, que no debe ser menos restrictiva que esta, en la que se prevé el funcionamiento de la aeronave, en condiciones específicas, sin que estén en funcionamiento determinados instrumentos, elementos del equipo o funciones al inicio del vuelo. Esta lista la elabora el operador para su aeronave concreta y conforme a su configuración actual, teniendo en cuenta la definición de la misma y las condiciones de operación y mantenimiento correspondientes, de acuerdo con los procedimientos aprobados.

b) Lista maestra de equipo mínimo (MMEL): lista maestra establecida para un tipo de aeronave, que determina los instrumentos, elementos del equipo o funciones que pueden no estar en funcionamiento temporalmente manteniendo el nivel de seguridad pretendido por las correspondientes especificaciones de la certificación de aeronavegabilidad, debido a la redundancia del diseño de la aeronave o a procedimientos, condiciones o limitaciones específicas de carácter operacional o de mantenimiento, y de conformidad con los procedimientos aplicables para el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Artículo 18. *Competencias.*

1. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a través de la Dirección de Seguridad de Aeronaves:

a) La aprobación de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y sus modificaciones, de las aeronaves en las que la autoridad nacional de supervisión pueda ejercer dicha competencia.

b) La aceptación de las listas maestras de equipo mínimo (MMEL) aprobadas por otros Estados, cuando no exista para un tipo o modelo de aeronave una MMEL aprobada por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) y dichas listas maestras de equipo mínimo (MMEL) vayan a ser utilizadas para la aprobación por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de una lista de equipo mínimo (MEL) o sus modificaciones.

c) La aprobación de las listas de equipo mínimo (MEL) y sus modificaciones en las operaciones de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento realizadas por los operadores sujetos al Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.

d) La aprobación de las listas de equipo mínimo (MEL) y sus modificaciones para las que resulte competente de conformidad con lo previsto en el Reglamento (UE) nº 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) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

e) El resto de las funciones que la normativa de aplicación atribuye a la autoridad competente en relación con la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y lista de equipo mínimo (MEL) cuya aprobación o aceptación corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea conforme a las letras precedentes.

2. La aceptación de una lista maestra de equipo mínimo (MMEL) de las previstas en el apartado 1, letra b), podrá realizarse de oficio por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el procedimiento de aprobación de la MEL.

Artículo 19. Plazos para la revisión y notificación de la prórroga del intervalo de rectificación.

1. Los operadores obligados a disponer de una lista de equipo mínimo (MEL) en las aeronaves que operen o aquellos que potestativamente hayan decidido establecerla de conformidad con lo previsto en el Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, deberán solicitar la aprobación de la revisión de su lista de equipo mínimo (MEL) siempre que se produzca un cambio aplicable de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) correspondiente. La solicitud deberá formularse en los cuatro meses siguientes a la fecha de aprobación de la revisión de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) en que deba basarse la MEL, o si esta no se fija, de la fecha de su publicación o aplicabilidad.

Se considerará que un cambio de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) obliga a revisar la lista de equipo mínimo (MEL) cuando se dé, entre otras, alguna de las siguientes circunstancias:

a) Se trate de una reducción del intervalo de rectificación

b) Se produzca un cambio en la condición de despacho de un ítem, cuando es aplicable al tipo de aeronave y operación, y es más restrictivo para el despacho.

2. Los operadores que dispongan de un procedimiento, aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la prórroga de los intervalos de rectificación, deberán comunicar a la Agencia cualquier prórroga del intervalo de rectificación y las causas debidamente justificadas que la motivan, en el plazo previsto en dicho procedimiento. No obstante, cuando el procedimiento no contemple dicho plazo este será como máximo de 1 mes, a contar desde el día siguiente al de inicio de la extensión.

Artículo 20. Procedimiento.

1. El procedimiento para la aprobación o aceptación de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y la lista de equipo mínimo (MEL), así como sus revisiones, la concesión de exenciones y la aprobación de los procedimientos para la extensión de los intervalos de corrección, se ajustarán a lo dispuesto en este capítulo y, en lo no previsto en él, a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.



2. A la solicitud, que deberá formularse en el modelo aprobado al efecto por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se deberá acompañar la documentación necesaria para la acreditación del cumplimiento de los requisitos exigidos y, en particular:

a) La última revisión en vigor de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) en que se basa la lista de equipo mínimo (MEL), y los suplementos, si los hubiere

b) La lista de equipo mínimo (MEL) para la que se solicita la aprobación.

c) La documentación técnica necesaria para la correcta evaluación de la lista de equipo mínimo (MEL). Para facilitar el cumplimiento de este requisito, en el modelo de solicitud que adopte la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá incluirse una relación de la documentación que se considera necesaria a este fin.

3. Los plazos para resolver y notificar la resolución son los siguientes:

a) Seis meses desde la entrada en el registro de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de la solicitud, para:

1º. Los procedimientos de aprobación inicial y revisión de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).

2º. Los procedimientos de aprobación inicial de la lista de equipo mínimo (MEL).

b) Tres meses desde la entrada en el registro de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de la solicitud, para:

1º. Los procedimientos de revisión de una lista de equipo mínimo (MEL) previamente aprobada.

2º. La aprobación de las exenciones específicas, caso a caso, a que se refieren los apartados ORO.MLR.105, letra j) del Reglamento UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, y TAE.ORO.MLR.105, letra j) del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre.

Transcurridos los plazos previstos en este apartado sin que se haya dictado resolución expresa ésta podrá entenderse denegada conforme a lo previsto en el artículo 24.1, primer párrafo, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. La resolución de la Dirección de Seguridad de Aeronaves que ponga fin a estos procedimientos, no pone fin a la vía administrativa pudiendo ser recurrida en alzada ante el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el plazo de un mes, si el acto es expreso, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquél en que debe entenderse desestimado por silencio administrativo, de conformidad con lo previsto en los artículos 112 y siguientes, y 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.



5. La aprobación del procedimiento para la extensión de los intervalos de corrección se realizará en el marco de los procedimientos que resulten aplicables en materia de mantenimiento de la aeronave.

CAPÍTULO IV

Otras disposiciones

Artículo 21. *Vuelo a vela y aerostación.*

1. Los vuelos a vela y en globo se realizarán en condiciones meteorológicas de vuelo visual y con sujeción al resto de las reglas del aire que les sean de aplicación, entre otras, las relativas al equipamiento de la aeronave con equipo de comunicaciones y transpondedor, para el acceso al espacio aéreo controlado, o la presentación de plan de vuelo, cuando sean exigibles.

2. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, no se efectuarán vuelos a vela o en globo en los espacios aéreos prohibidos o en aquéllos restringidos a este tipo de aeronaves.

Los vuelos en globo, adicionalmente, no podrán operar en zonas peligrosas activadas.

Artículo 22. *Publicidad de las restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos.*

Antes de introducir una restricción operativa relacionada con el ruido y con la antelación y el contenido mínimo previstos en el artículo 8.1 y 2 del Reglamento (UE) n.º 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE, ésta se notificará, además de a las partes afectadas, a la Comisión Europea, y se publicarán en el Boletín Oficial del Estado.

Asimismo, las restricciones operativas aplicables se publicarán en la Publicación de Información Aeronáutica.

Disposición adicional primera. *Actualización de referencias.*

Las referencias de la Orden 72/2010, de 17 de diciembre, por la que se desarrolla el Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, y se establece el certificado de aptitud de controlador militar (B.O Mº Defensa, núm 246, 21/12/2010), a dicho real decreto deben entenderse realizadas a los preceptos correspondientes del Reglamento (UE) n.º 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.



Disposición adicional segunda. *Equivalencia con titulaciones académicas.*

Lo dispuesto en este real decreto no afecta al mantenimiento de la equivalencia académica del título de piloto de transporte de línea aérea, en sus dos modalidades de avión y helicóptero, establecida en la Orden del Ministro de Educación y Ciencia de 9 de mayo de 1995, cuya correspondencia a los niveles del Marco Español de Cualificaciones para la Educación Superior se establece por Acuerdo de Consejo de Ministros de 16 de febrero de 2018.

Disposición adicional tercera. *No incremento del gasto público.*

Las disposiciones de este real decreto serán atendidas con las disponibilidades presupuestarias existentes en cada ejercicio y con los medios personales existentes y no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición derogatoria primera. *Derogaciones en materia de licencias de personal de vuelo.*

1. Se derogan las siguientes disposiciones:

a) El Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero, que determina las condiciones para el ejercicio de las funciones del personal de vuelo de las aeronaves civiles.

b) La Orden de 30 de junio de 1992, sobre aceptación de licencias expedidas en los Estados miembros de las Comunidades Europeas al personal que ejerce funciones en la aviación civil.

c) La Orden de 14 de julio de 1995, sobre títulos y licencias aeronáuticas civiles.

d) La Orden 21 de marzo de 2000, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo (JAR_FCL) relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los aviones civiles.

e) La Orden FOM/3811/2004, de 4 de noviembre, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo (JAR-FCL) relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los helicópteros civiles.

f) El Real Decreto 1684/2000, de 6 de octubre, por el que se establece la habilitación de piloto agroforestal.

g) La Orden FOM/395/2007, de 13 de febrero, por la que se regula el proceso de formación para la habilitación de piloto agroforestal.

2. Asimismo, quedan sin efecto:



- a) La Resolución de 18 de agosto de 1992 de la Dirección General de Aviación Civil, sobre condiciones aplicables al mantenimiento de Habilitaciones de Instructor de Vuelo.
- b) La Resolución de 29 de octubre de 1992, sobre concesión del certificado restringido de Operador Radiotelefonista de a bordo (internacional).
- c) La Resolución de 29 de octubre de 1992, sobre aceptación para la renovación de licencias y habilitaciones, de experiencia realizada en otros Estados.
- d) La Resolución de 27 de julio de 1995 de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se fijan los requisitos relativos a los procedimientos de obtención de diversos títulos y habilitaciones aeronáuticos civiles.
- e) La Resolución de 23 de enero de 1998, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se establece el procedimiento para el relevo en vuelo de miembros de la tripulación con funciones de pilotaje.
- f) La Resolución de 17 de septiembre de 1998, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se establecen las unidades didácticas, sesiones de vuelo y procedimientos para la obtención de la habilitación de Instructor de Vuelo de Avión.
- g) La Resolución de 30 de octubre de 1998, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se desarrolla la de 23 de enero de 1998, por la que se establece el procedimiento para el relevo en vuelo de miembros de la tripulación con funciones de pilotaje.
- h) La Resolución de 3 de noviembre de 2000, de la Dirección General de Aviación Civil, sobre el entrenamiento de refresco requerido a los efectos de renovación de habilitaciones de clase multimotor caducadas.
- i) La Resolución de 12 de julio de 2001, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se adoptan los "silabus" de conocimientos teóricos para la obtención de licencias de piloto de transporte de líneas aéreas, piloto comercial, habilitación de vuelo instrumental, piloto privado y transformación de licencias nacionales y validación de licencias extranjeras, todas ellas de avión.
- j) La Resolución de 22 de enero de 2002, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se establecen procedimientos para la anotación y mantenimiento en vigor de las habilitaciones de clase hidroavión.
- k) La Resolución de 20 de marzo de 2002, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se establece el documento acreditativo de la autorización de alumno piloto y los procedimientos para su emisión.
- l) La Resolución de 12 de septiembre de 2002, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se establecen criterios para la aplicación de los epígrafes 2.8.1.2 y 2.9.1.2 del anexo de la Orden de 14 de julio de 1995 sobre títulos y



licencias aeronáuticas civiles, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero.

m) La Resolución de 8 de enero de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se hacen públicas las excepciones de largo plazo referentes a lo dispuesto en el anexo de la Orden del Ministerio de Fomento de 21 de marzo de 2000, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo (JAR-FCL) relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos civiles.

n) La Resolución de 9 de abril de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se determinan los elementos administrativos mediante los que se acredita la capacidad para realizar la prueba de pericia para la Licencia de Transporte de Líneas Aéreas (avión) [ATPL (A)].

o) La Resolución de 13 de julio de 2004, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se determina el procedimiento para la acreditación del cumplimiento de los requisitos exigidos para la obtención de una habilitación de clase motoplano (TMG) por pilotos de avión.

p) La Resolución de 30 de diciembre de 2004, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se dan instrucciones para la realización del entrenamiento en vuelo destinado a la renovación de las habilitaciones de tipo.

q) La Resolución de 30 de diciembre de 2004, de la Dirección General de Aviación Civil, en relación con el cumplimiento de los requisitos exigibles para la transformación de una licencia nacional de piloto de helicóptero en licencia JAA (JAR-FCL).

r) La Resolución de 30 de diciembre de 2004, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se determinan los elementos administrativos mediante los que se acredita la capacidad para realizar la prueba de pericia para la licencia de transporte de líneas aéreas (helicóptero) [ATPL (H)].

s) La Resolución de 17 de febrero de 2005, de la Dirección General de Aviación Civil, estableciendo procedimientos a seguir con el personal de vuelo (helicóptero) en formación y la autorización de los centros de formación, y su modificación por Resolución de 29 de julio de 2005.

t) La Resolución de 18 de julio de 2006, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se determinan para el personal en fase de formación, conforme a lo dispuesto en la Orden de 14 de julio de 1995, las equivalencias entre materias para la obtención de los títulos, licencias y habilitaciones de pilotos de helicópteros civiles, entre dicha formación y la exigida en la Orden FOM/3811/2004, de 4 de noviembre. (JAR-FCL).

Disposición derogatoria segunda. *Derogación de normativa relativa a simuladores de vuelo y dispositivos de entrenamiento.*



Se deroga la Orden FOM/2233/2002, de 4 de septiembre, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación relativos a los simuladores de vuelo, los dispositivos de entrenamiento de vuelo y los entrenadores de procedimientos de navegación y vuelo de avión, y la Orden FOM/340/2007, de 31 de enero, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación relativos a simuladores de vuelo, dispositivos de entrenamiento de vuelo y entrenadores de procedimientos de navegación y vuelo, para helicópteros.

Disposición derogatoria tercera. *Derogación en materia de licencias de controlador de tránsito aéreo y proveedores de servicios de formación.*

Se deroga el Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, lo que no obsta para que los procedimientos para la gestión de la incapacidad provisional aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea conforme a lo previsto en dicho real decreto mantengan su vigencia hasta que se aprueben los procedimientos modificados por los proveedores de servicios de control de tránsito.

Asimismo, se derogan la Orden FOM/2418/2007 de 25 de julio, por la que se determinan los requisitos médicos necesarios para la obtención del certificado médico aeronáutico de clase 3 referido a la licencia de controlador de tránsito aéreo, y la Orden FOM 1841/2010, de 5 de julio, por la que se desarrollan los requisitos para la certificación de los proveedores civiles de formación de controladores de tránsito aéreo.

Disposición derogatoria cuarta. *Derogación en materia de certificados médicos, centros médicos aeronáuticos y médicos examinadores.*

1. Se derogan los artículos 5.3, párrafo segundo, 8.1, letra c), y 9.2, segundo párrafo, así como la disposición adicional primera, el apartado 1 de la disposición adicional segunda y la disposición final primera de la Orden FOM/2157/2003, de 18 de julio, por la que se determinan los requisitos y el procedimiento para la designación y autorización de los centros médico-aeronáuticos y de los médicos examinadores.

2. Asimismo, se derogan:

a) La Orden de 21 de marzo de 2000, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo (JAR-FCL), relativos a la organización médico-aeronáutica, los certificados médicos de clase 1 y de clase 2 y los requisitos médicos exigibles al personal de vuelo de aviones y helicópteros civiles.

b). La Resolución de 6 de junio de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se establecen procedimientos para la realización de la revisión secundaria.

Disposición derogatoria quinta. *Derogación en materia de operaciones aéreas.*



1. Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

- a) El Decreto de 13 de agosto de 1948 por el que se reglamenta la propaganda comercial realizada desde el aire.
- b) El Decreto de 27 de abril de 1956 por el que se autoriza al Ministerio del Aire para dictar las normas adecuadas de garantías y seguridad sobre tráfico aéreo privado.
- c) La Orden de 20 de diciembre de 1966, sobre reglamentación de la propaganda comercial aérea.
- d) El Real Decreto 1762/2007, de 28 de diciembre, por el que se determinan los requisitos relativos a la lista maestra de equipo mínimo y la lista de equipo mínimo, exigidos a las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos.

2. Asimismo, se deroga:

- a) El Real Decreto 279/2007, de 23 de febrero, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por helicópteros civiles que, no obstante, seguirá siendo aplicable para las operaciones de transporte aéreo comercial realizadas por helicópteros incluidos en el anexo I del Reglamento EASA, hasta que se adopte normativa específica al respecto.
- b) La Orden de 30 de diciembre de 1985, por la que se regula el vuelo sin motor, no obstante lo cual a las escuelas de vuelo a vela autorizadas a la entrada en vigor de este real decreto, les seguirá siendo aplicable lo dispuesto en sus artículos 3, letra b), 4 y 7.
- c) La Orden de 8 de mayo de 1986, sobre práctica y enseñanza de la aerostación, no obstante lo cual a las escuelas de aerostación autorizadas a la entrada en vigor de este real decreto, les seguirá siendo aplicable lo dispuesto en sus artículos 4, letra b), 5 y 6.

3. Igualmente quedan sin efecto:

- a) La Resolución de 27 de diciembre de 2001, de la Dirección General de Aviación Civil, relativa a los requisitos de aeronavegabilidad y operacionales de aviones monomotores de turbina para el transporte comercial de carga de noche o en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) (Circular operativa 07/01) y su modificación, mediante Resolución de 10 de abril de 2002 (Circular Operativa 7/01. Revisión 1).
- b) La Resolución de 9 de enero de 2002, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se establecen criterios operacionales para la aplicación uniforme del requisito establecido en JAR-OPS 1.110 relativo al uso de dispositivos electrónicos portátiles a bordo (Circular operativa 01/02).



c) La Resolución de 5 de julio de 2002, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se establecen procedimientos operativos específicos para operaciones de trabajos aéreos y agroforestales, y su modificación por resolución del 14 de agosto de 2002.

d) La Resolución de 27 de mayo de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se aprueba la Instrucción Circular nº 11-23C, sobre limitación de operación comercial de aeronaves con registro extranjero.

e) La Resolución de 27 de mayo de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, relativa al uso por las compañías españolas de aeronaves de matrícula extranjera en operaciones de extinción de incendios forestales.

f) La Resolución de 10 de julio de 2006, de la Dirección General de Aviación Civil, sobre entrenamiento y nominación de sobrecargos.

g) La Resolución de 5 de marzo de 2007, de la Dirección General de Aviación Civil, sobre Certificado de Tripulante de Cabina de Pasajeros

Disposición derogatoria sexta. Derogación normativa en materia de aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves.

Se deroga el Real Decreto 284/2002, de 22 de marzo, por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones de los técnicos de mantenimiento y personal certificador de mantenimiento de las aeronaves civiles, que, no obstante, seguirá siendo aplicable para la expedición y obtención de las licencias de los técnicos de mantenimiento de aviones sencillos no autorizados para realizar transporte aéreo comercial, aerostatos y planeadores, hasta que se adopte la normativa específica que regule el mantenimiento de los planeadores y las aeronaves a que se refiere el anexo I del Reglamento EASA.

Disposición derogatoria séptima. Derogación de otras disposiciones.

Se derogan las siguientes disposiciones:

a) El Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos

b) La Orden de 22 de septiembre de 1977 sobre Reglamento de Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves Civiles.

c) La Resolución de 12 de marzo de 2002, de la Dirección General de Aviación Civil, relativa a la emisión de aprobaciones operacionales RVSM genéricas (Circular Operativa 03/02).

d) La Resolución de 25 de febrero de 2002, de la Dirección General de Aviación Civil, relativa a la aprobación operacional y criterios de utilización de



sistemas para la Navegación de Área Básica (RNAV Básica) en el espacio aéreo europeo (Circular operativa 1/98 Rev.1).

e) La Resolución de 7 de marzo de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se determinan los equipos, servicios, procedimientos de salida y llegada y medios de que deberán disponer los aeródromos para ser homologados como utilizables para operaciones de vuelo VFRN.

f) La Resolución de 30 de julio de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se aprueban los formatos correspondientes a las órdenes de actuaciones inspectoras y correspondientes acreditaciones previstas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Disposición final primera. Modificación del Real Decreto 660/2001, de 22 de junio, por el que se regula la certificación de las aeronaves civiles y de los productos y piezas relacionadas con ellas.

Se introducen las siguientes modificaciones en el Real Decreto 660/2001, de 22 de junio, por el que se regula la certificación de las aeronaves civiles y de los productos y piezas relacionadas con ellas:

Uno. Se modifica el artículo 1.2 que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

“2. Lo dispuesto en este real decreto se aplicará a las aeronaves civiles distintas de las aeronaves ultraligeras y las de construcción por aficionado, así como a los productos y piezas relacionados con ellas, cuando no les resulte de aplicación la normativa de la Unión Europea en la materia.”

Dos. Se adiciona al artículo 2 un párrafo final con la siguiente redacción:

“Cuando existan disposiciones adecuadas y compatibles con la aeronave civil, producto o pieza relacionada con ella, las referencias a las reglas JAR-21 y sus subpartes se entenderán realizadas al anexo I, parte 21, del Reglamento (UE) nº 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción.”

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto 1952/2009, de 18 de diciembre, por el que se adoptan requisitos relativos a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial.

Se introducen las siguientes modificaciones en el Real Decreto 1952/2009, de 18 de diciembre, por el que se adoptan requisitos relativos a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial:



Uno. Se modifica el artículo 2, que pasa a quedar redactados en los siguientes términos:

“Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Lo dispuesto en este real decreto se aplica a los aviones civiles utilizados en el transporte aéreo comercial de taxi aéreo, servicios médicos de urgencia y las operaciones con un solo piloto por los operadores cuyo centro de actividad principal o cuyo domicilio social esté situado en España, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 del Reglamento nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, y en el anexo III del Reglamento.

Quedan excluidos de este ámbito de aplicación:

a) Los aviones que se utilicen en servicios militares, de aduana y de policía.

b) Los vuelos de lanzamiento de paracaidistas y los vuelos de extinción de incendios, así como los vuelos asociados de posicionamiento o regreso, en los que las personas que vayan a bordo son las que irían normalmente en un vuelo de lanzamiento de paracaidistas o de extinción de incendios.

c) Los vuelos que se desarrollen inmediatamente antes, durante o inmediatamente después de una actividad de trabajo aéreo, siempre que estos vuelos guarden relación con esa actividad y lleven a bordo, excluidos los miembros de la tripulación, un máximo de seis personas indispensables para el desarrollo de la actividad de trabajo aéreo.”

Dos. Se adiciona al final del artículo 3 un nuevo párrafo del siguiente tenor:

“Asimismo, a los efectos previstos en este real decreto se consideran “operaciones de taxi aéreo” las operaciones de transporte aéreo comercial, no regulares y a demanda, realizadas con aviones con una configuración operativa de asientos de pasajeros máxima (MOPSC) igual o inferior a 19 plazas.”

Disposición final tercera. *Modificación del Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS).*

Se modifica el artículo 18.1, letra b), del Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS), que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

“b) Ser titular de un certificado médico clase 3 en vigor expedido de conformidad con lo previsto en el Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los



controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) nº 805/2011 de la Comisión, y disposiciones concordantes y de desarrollo”

Disposición final cuarta. *Modificación del Real Decreto 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria.*

Se modifica el artículo 15.1 del Real Decreto 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria, que pasa a tener la siguiente redacción:

“1. El personal que preste servicios de dirección en la plataforma deberá ser titular de un certificado de aptitud psicofísica en vigor que acredite, como mínimo, la capacidad psicofísica establecida en el anexo II, expedido por un centro médico aeronáutico (AeMC) o un médico examinador (AME) autorizado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea conforme al Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) nº 805/2011 de la Comisión, y disposiciones concordantes y de desarrollo.”

Disposición final quinta. *Habilitación normativa.*

1. Se habilita al Ministro de Fomento para dictar, en el ámbito de sus competencias las disposiciones de desarrollo de lo dispuesto en este real decreto y, en particular, para adecuar el contenido de los anexos a los requisitos que, en cada caso, sean de aplicación como consecuencia de la normativa de la Unión Europea o internacional de aplicación.

2. Asimismo, se habilita al Ministro de Defensa para, en el ámbito de sus competencias y con las limitaciones establecidas en el artículo 11.1, establecer las condiciones de aplicación del Reglamento (UE) nº 2015/340, de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, a los controladores de tránsito aéreo y alumnos controladores que ejerzan sus funciones bajo la responsabilidad de proveedores militares de servicios de navegación aérea o proveedores militares de formación, así como para dictar las normas de aplicación y desarrollo de dicho Reglamento aplicables a este personal.

Disposición final sexta. *Ejecución y aplicación.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el ámbito de sus competencias, adoptará cuantas medidas resulten necesarias para la aplicación y ejecución de lo dispuesto en este real decreto, incluida la adopción, cuando proceda, de medios aceptables de cumplimiento y material guía que faciliten su cumplimiento y, en



particular, establecerá los procedimientos y cuestionarios de supervisión necesarios en relación con la obtención del certificado de proveedor de formación de controladores de tránsito aéreo.

2. La autoridad militar competente para el ejercicio de las funciones que correspondan de las previstas en el Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, en relación con los controladores de tránsito aéreo y alumnos controladores que ejerzan sus funciones bajo la responsabilidad de proveedores militares de servicios de navegación aérea o proveedores militares de formación, adoptará en el ámbito de sus competencias, las resoluciones necesarias para aplicar y ejecutar lo dispuesto en la normativa de aplicación a dicho personal.

Disposición final séptima. *Normas supletorias.*

En lo no previsto expresamente en este real decreto en materia de procedimientos será de aplicación lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, así como en el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección Aeronáutica, cuando éste resulte aplicable.

Disposición final octava. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado el artículo 149.1.20ª de la Constitución en materia de aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves.

Disposición final novena. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrara en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.



Anexo

Contenido mínimo del curso de mecánico de a bordo

I. Derecho aéreo:

- a) Las disposiciones y reglamentos correspondientes al titular de la licencia de mecánico de a bordo.
- b) Las disposiciones y reglamentos que rigen las operaciones de las aeronaves civiles respecto a las obligaciones del mecánico de a bordo y los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo.

II. Conocimiento general de las aeronaves:

- a) Los principios básicos de los grupos motores, turbinas de gas o motores de émbolo; las características de los combustibles, sistemas de combustible comprendida su utilización; lubricantes y sistemas de lubricación; postquemadores y sistemas de inyección; función y operación del encendido y de los sistemas de puesta en marcha de los motores.
- b) Los principios relativos al funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones operacionales de los grupos motores de las aeronaves; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores.
- c) Células, mandos de vuelo, estructuras, conjunto de las ruedas, frenos y sistemas antideslizantes, corrosión y fatiga, identificación de daños y defectos estructurales.
- d) Sistemas anticongelantes y de protección contra la lluvia.
- e) Sistemas de presurización y climatización, sistemas de oxígeno.
- f) Sistemas hidráulicos y neumáticos.
- g) Teoría básica de electricidad, sistemas eléctricos, corrientes continua y alterna, instalación eléctrica de la aeronave, empalmes y apantallamiento.
- h) Los principios de funcionamiento de los instrumentos, brújulas, piloto automático, equipo de radiocomunicaciones, radioayudas para la navegación y radar, sistemas de gestión del vuelo, pantallas y aviónica.
- i) Las limitaciones de las aeronaves correspondientes.
- j) Los sistemas de protección, detección, supresión y extinción de incendios.
- k) La utilización y verificaciones de servicio del equipo y de los sistemas de las aeronaves correspondientes.

III. Performance, planificación y carga de los vuelos:



- a) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo de la aeronave, las características y la performance de vuelo; cálculos de masa y centrado.
- b) El uso y aplicación práctica de los datos de performance de despegue, aterrizaje y otras operaciones aplicables, comprendidos los procedimientos de control en vuelo de crucero, la planificación operacional previa y en ruta.

IV. Actuación y limitaciones humanas: Actuación y limitaciones humanas correspondientes al mecánico de a bordo, incluidos los principios de gestión de amenaza y errores.

V. Procedimientos operacionales:

- a) Los principios de mantenimiento, procedimientos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, notificación de averías, inspecciones previas al vuelo, procedimientos de precaución para abastecimiento de combustible y uso de fuentes externas de energía; el equipo instalado y los sistemas de avión.
- b) Los procedimientos normales, anormales y de emergencia.
- c) Los procedimientos operacionales para el transporte de carga en general y de mercancías peligrosas.

VI. Principios de vuelo: Los principios de vuelo relativos a los aviones; aerodinámica; efectos de la compresibilidad; los límites de maniobra; efectos de los dispositivos suplementarios de sustentación; resistencia al avance; relación entre la sustentación y la resistencia al avance a distintas velocidades y en distintas configuraciones.

VII. Radiotelefonía:

- a) Los procedimientos radiotelefónicos y fraseología.
- b) Los procedimientos en caso de fallo de comunicaciones.

VIII. Navegación:

- a) La navegación aérea.
- b) La utilización de cartas aeronáuticas, radioayudas para la navegación y sistemas de navegación aérea.
- c) Principios y funcionamiento de los sistemas autónomos.
- d) La utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónicas e instrumentos necesarios para la utilización de aviones.



e) Manejo del equipo de a bordo.

IX. Meteorología:

a) La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica antes del vuelo y en vuelo y uso de las mismas; altimetría.

b) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje.

c) Las causas, el reconocimiento y la influencia de la formación de hielo en los motores y en la célula; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas.

d) Meteorología práctica a elevadas altitudes, incluso la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos meteorológicos; las corrientes en chorro.