

Asimismo, y con la entrada en vigor de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, se ha ampliado el número potencial de usuarios de este servicio ya que, además de los detenidos, presos preventivos y penados a disposición judicial, los depósitos municipales deberán acoger a los que resulten condenados a cumplir penas de arresto de fin de semana. A su vez, el Reglamento Penitenciario, aprobado por Real Decreto 190/1996, establece las condiciones de cumplimiento de la pena de arresto de fin de semana, concretando lo establecido en el vigente Código Penal y completándose la regulación del cumplimiento de esta última pena en el Real Decreto 690/1996, de 26 de abril, por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de trabajo en beneficio de la comunidad y arresto de fin de semana.

Por un lado, el tiempo transcurrido desde la fijación del vigente importe y, por otro, la ampliación del cometido de los depósitos municipales, con el servicio de los arrestos de fin de semana, han puesto de relieve la necesidad de proceder al establecimiento de un nuevo módulo acorde con las circunstancias socioeconómicas actuales.

En este sentido, tras los estudios e informes oportunos, y la participación del grupo de trabajo constituido al efecto en el seno de la Comisión Nacional de Administración Local, a propuesta de la Dirección General de Instituciones Penitenciarias, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—A partir de la entrada en vigor de esta Orden la cantidad que percibirán los Ayuntamientos cabeza de partido judicial, que tienen depósito municipal de detenidos en funcionamiento, queda establecida en 5.898 pesetas por detenido y día.

Segundo.—Este importe corresponde a los gastos de funcionamiento del servicio, así como al mantenimiento y reposición de las instalaciones y equipamientos aplicados al mismo.

Tercero.—La presente Orden será de aplicación exclusivamente a los depósitos municipales radicados en los territorios de las Comunidades Autónomas en las que la competencia de la gestión penitenciaria esté atribuida al Estado.

Cuarto.—Queda derogada la Orden Ministerial de 12 de abril de 1988.

Quinto.—La presente Orden entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 6 de marzo de 2000.

MAYOR OREJA

## MINISTERIO DE FOMENTO

**4916** *REAL DECRETO 270/2000, de 25 de febrero, por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones del personal de vuelo de las aeronaves civiles.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en su artículo 56, estableció que el personal de vuelo debe estar en posesión del título aeronáutico correspondiente, cuya expedición correspondía privativamente al Ministerio del Aire, si bien esta competencia fue transferida por el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en la actualidad Ministerio de Fomento).

Hasta 1990 los títulos aeronáuticos y las normas generales para su expedición estuvieron recogidos en el Decreto de 13 de mayo de 1955. En ese año la necesidad de incorporar a la normativa española las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de aplicar la Enmienda 159 del anexo 1 al citado Convenio llevó a la aprobación del Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, sobre títulos y licencias aeronáuticas civiles, actualmente en vigor.

Determinados por el mencionado Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, los requisitos exigidos para la obtención de cada uno de los títulos aeronáuticos, así como sus atribuciones, la concreción de los procedimientos de expedición de tales títulos y de las licencias de aptitud, de los procedimientos de anotación de las mismas y de sus períodos de validez fue objeto de regulación por la vigente Orden de 14 de julio de 1995 sobre títulos y licencias aeronáuticas civiles, que recoge el contenido del anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Por otra parte, con posterioridad al citado Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, la Directiva 91/670/CEE, del Consejo, de 16 de diciembre, sobre aceptación recíproca de las licencias del personal que ejerce funciones en la aviación civil, estableció el régimen de aceptación de licencias entre los Estados miembros, en tanto se adopte y ponga en práctica un sistema armonizado de requisitos en materia de licencias y programas de formación.

En cumplimiento de la citada Directiva se aprobó 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 y, más recientemente, fue aprobada la Orden de 21 de enero de 1997, sobre reconocimiento de licencias de piloto de aeronave emitidas en países de la Unión Europea a ciudadanos de la misma.

El aludido sistema armonizado no ha sido adoptado por las instituciones de la Unión Europea, pero por las autoridades nacionales de Aviación Civil de los Estados europeos firmantes de los Acuerdos sobre la elaboración, aceptación y puesta en práctica de los requisitos conjuntos de aviación, JAR (Chipre, 11 de septiembre de 1990), agrupadas como autoridades aeronáuticas conjuntas (JAA), vienen siendo acordados unos requisitos comunes amplios y detallados para la gestión de la aviación civil, siempre de acuerdo en lo sustancial con la normativa emanada de la OACI.

Algunos de los códigos donde se contienen esos requisitos conjuntos de aviación (JAR) son ya de aplicación en nuestro Estado en virtud de lo dispuesto en el Reglamento (CE) número 3922/91, del Consejo, de 16 de diciembre, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.

No es este, sin embargo, el caso del documento sobre requisitos conjuntos de aviación (JAR) relativos a las licencias de la tripulación de vuelo (FCL), que ha sido desarrollado y acordado por las autoridades aeronáuticas conjuntas (JAA), de acuerdo con el anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, teniendo en cuenta las diversas funciones a ejercer por el personal de vuelo y con el objetivo, al ser incorporados a los ordenamientos jurídicos de sus respectivos Estados, de establecer licencias y habilitaciones que sin necesidad de ninguna otra formalidad sean válidas para su uso en las aeronaves matriculadas en cualquiera de esos Estados.

Con la adopción de dichos requisitos conjuntos de aviación se garantiza el cumplimiento de los requisitos sustanciales del anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, simultáneamente, la seguridad al nivel que es necesario en un espacio aéreo en constante crecimiento como es el europeo.

En efecto, la plena adopción del denominado Código JAR-FCL llevará consigo el establecimiento de licencias que sin necesidad de cumplimiento de requisito adicional alguno sean válidas en los otros Estados, lo que resulta beneficioso tanto para los titulares de las licencias que verán así incrementadas las posibilidades de ejercer su profesión, como para las compañías aéreas operadoras en un contexto de superación de los marcos estrictamente estatales.

Con la finalidad de que España esté presente en el establecimiento de este sistema común en relación con las condiciones para la obtención y mantenimiento en estado de validez de los títulos, licencias, habilitaciones y autorizaciones del personal de vuelo de las aeronaves civiles, mediante este Real Decreto se modifica la regulación de los títulos y licencias aeronáuticos civiles en vigor, contenida en el citado Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, a fin de hacer compatible el contenido de la normativa española con el de los requisitos conjuntos de aviación (JAR) acordados por las autoridades aeronáuticas conjuntas (JAA).

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 de febrero de 2000,

## DISPONGO:

### Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. Constituye el objeto de este Real Decreto regular los requisitos de obtención y de mantenimiento de la validez de los títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones y certificados del personal de vuelo de las aeronaves civiles, las atribuciones que comporta su posesión y las condiciones de ejercicio de las mismas, así como los programas de formación, los centros de enseñanza y examinadores y los centros médicos y examinadores médicos de dicho personal de vuelo.

2. Será de aplicación a los títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones y certificados necesarios para que el personal de vuelo pueda ejercer sus atribuciones en aeronaves civiles con matrícula española.

### Artículo 2. Definiciones.

A los efectos de este Real Decreto, se entenderá por:

Título: documento que acredita el cumplimiento de todos los requisitos necesarios para ejercer determinadas atribuciones y que permite la obtención por vez primera de la licencia correspondiente.

Licencia: documento de validez temporal que faculta para el ejercicio de las atribuciones correspondientes a cada miembro de la tripulación de vuelo. Su eficacia quedará supeditada a la posesión de un certificado médico válido y adecuado a las atribuciones que confiera y al mantenimiento de la competencia.

Habilitación: anotación en la licencia que establece condiciones especiales, atribuciones o limitaciones a la misma.

Autorización: documento que permite el ejercicio de las atribuciones conferidas por la misma.

### Artículo 3. Títulos y licencias aeronáuticos civiles.

1. Se establecen los títulos y licencias aeronáuticos civiles siguientes:

- Piloto privado (avión).
- Piloto comercial (avión).
- Piloto de transporte de línea aérea (avión).
- Piloto privado (helicóptero).

- Piloto comercial (helicóptero).
- Piloto de transporte de línea aérea (helicóptero).
- Piloto de planeador.
- Piloto de globo libre.
- Mecánico de a bordo.

2. Al expedir cada una de las licencias especificadas por vez primera se emitirá también el correspondiente título.

### Artículo 4. Requisitos.

1. Los requisitos exigidos para la obtención por vez primera de cada una de las licencias especificadas y de los correspondientes títulos serán los siguientes:

- Piloto privado (avión).

Edad mínima: diecisiete años.

Conocimientos teóricos sobre legislación aérea, conocimiento general de la aeronave, performance y planificación de vuelo, factores humanos, meteorología, navegación, procedimientos operacionales, principios de vuelo y comunicaciones.

Instrucción de vuelo y prueba de pericia en vuelo.

Experiencia: cuarenta y cinco horas de vuelo.

Aptitud psicofísica: certificado médico de clase 1 o de clase 2.

- Piloto comercial (avión).

Edad mínima: dieciocho años.

Requisitos para acceder a la formación: poseer el título de bachiller, técnico superior o equivalentes o, alternativamente, acreditar un nivel de conocimientos teóricos suficiente para comprender adecuadamente los contenidos de la formación a recibir.

Conocimientos teóricos sobre legislación aérea, conocimiento general de la aeronave, performance y planificación de vuelo, factores humanos, meteorología, navegación, procedimientos operacionales, principios de vuelo y comunicaciones.

Instrucción de vuelo y prueba de pericia en vuelo.

Experiencia: ciento cincuenta horas de vuelo, en curso integrado o doscientas horas de vuelo, en curso modular.

Aptitud psicofísica: certificado médico de clase 1.

- Piloto de transporte de línea aérea (avión).

Edad mínima: veintiún años.

Requisitos para acceder a la formación: poseer el título de bachiller, técnico superior o equivalentes o, alternativamente, acreditar un nivel de conocimientos teóricos suficiente para comprender adecuadamente los contenidos de la formación a recibir.

Conocimientos teóricos sobre legislación aérea, conocimiento general de la aeronave, performance y planificación de vuelo, factores humanos, meteorología, navegación, procedimientos operacionales, principios de vuelo y comunicaciones.

Habilitación de vuelo instrumental para aviones multimotores.

Instrucción en coordinación de la tripulación (MCC).

Prueba de pericia en vuelo.

Experiencia: mil quinientas horas de vuelo.

Aptitud psicofísica: certificado médico de clase 1.

- Piloto privado (helicóptero).

Edad mínima: diecisiete años.

Conocimientos teóricos sobre legislación aérea, conocimiento general de la aeronave, performance y planificación de vuelo, factores humanos, meteorología, navegación, procedimientos operacionales, principios de vuelo y comunicaciones.

Instrucción de vuelo y prueba de pericia en vuelo.

Experiencia: cuarenta y cinco horas de vuelo.

Aptitud psicofísica: certificado médico de clase 2.

## e) Piloto comercial (helicóptero).

Edad mínima: dieciocho años.

Requisitos para acceder a la formación: poseer el título de bachiller, técnico superior o equivalentes o, alternativamente, acreditar un nivel de conocimientos teóricos suficiente para comprender adecuadamente los contenidos de la formación a recibir.

Conocimientos teóricos sobre legislación aérea, conocimiento general de la aeronave, performance y planificación de vuelo, factores humanos, meteorología, navegación, procedimientos operacionales, principios de vuelo y comunicaciones.

Instrucción de vuelo y prueba de pericia en vuelo.

Experiencia: ciento treinta y cinco horas, en curso integrado y ciento ochenta y cinco horas, en curso modular, de vuelo.

Aptitud psicofísica: certificado médico de clase 1.

## f) Piloto de transporte de línea aérea (helicóptero).

Edad mínima: veintiún años.

Requisitos para acceder a la formación: poseer el título de bachiller, técnico superior o equivalentes o, alternativamente, acreditar un nivel de conocimientos teóricos suficiente para comprender adecuadamente los contenidos de la formación a recibir.

Conocimientos teóricos sobre legislación aérea, conocimiento general de la aeronave, performance y planificación de vuelo, factores humanos, meteorología, navegación, procedimientos operacionales, principios de vuelo y comunicaciones.

Habilitación para vuelo instrumental (IFR).

Instrucción de vuelo y prueba de pericia en vuelo.

Experiencia: mil horas de vuelo.

Aptitud psicofísica: certificado médico de clase 1.

## g) Piloto de planeador.

Edad mínima: dieciséis años.

Conocimientos teóricos sobre derecho aéreo, performance y planificación de vuelo, conocimiento general de las aeronaves, factores humanos, meteorología, navegación, procedimientos operacionales, principios de vuelo y comunicaciones.

Instrucción de vuelo.

Experiencia: seis horas de vuelo como piloto de planeador.

Aptitud psicofísica: certificado médico de clase 2.

## h) Piloto de globo libre.

Edad mínima: dieciséis años.

Conocimientos teóricos sobre derecho aéreo, performance y planificación de vuelo, conocimiento general de las aeronaves, factores humanos, meteorología, navegación, procedimientos operacionales, principios de vuelo y comunicaciones.

Instrucción de vuelo.

Experiencia: dieciséis horas de vuelo en globo libre.

Aptitud psicofísica: certificado médico de clase 2.

## i) Mecánico de a bordo.

Edad mínima: dieciocho años.

Poseer los conocimientos teóricos correspondientes al título de Piloto de transporte de línea aérea.

Haber superado un curso de entrenamiento de técnico de mantenimiento de aviones aprobado a esos efectos, o bien estar en posesión de un título universitario de formación aeronáutica y tener una experiencia aceptable para la Dirección General de Aviación Civil en el mantenimiento de aviones, o bien ser titular de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves en la clase que la Dirección General de Aviación Civil determine.

Haber superado un curso de familiarización de vuelo. Demostrar habilidad suficiente en el uso del idioma inglés.

Instrucción de vuelo para la habilitación de tipo y prueba de pericia en vuelo.

Experiencia: cien horas de vuelo bajo supervisión.

Aptitud psicofísica: certificado médico de clase 1.

2. Por Orden del Ministro de Fomento se regularán las condiciones para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el apartado 1 de este artículo, así como los procedimientos para la expedición de las licencias iniciales y de los correspondientes títulos.

Artículo 5. *Atribuciones.*

Las atribuciones de los titulares de las licencias de personal de vuelo especificadas en este Real Decreto serán las siguientes:

1. Piloto privado (avión): actuar sin remuneración como piloto al mando o copiloto de cualquier avión empleado en vuelos no remunerados, con sujeción a cualquier condición que específicamente se establezca en desarrollo de este Real Decreto.

## 2. Piloto comercial (avión):

a) Ejercer todas las atribuciones de piloto privado (avión).

b) Actuar como piloto al mando o copiloto de cualquier avión dedicado a operaciones que no sean de transporte aéreo comercial.

c) Actuar como piloto al mando en operaciones de transporte aéreo comercial en cualquier avión certificado para un solo piloto.

d) Actuar como copiloto en transporte aéreo comercial.

Estas atribuciones se podrán ejercer en todas las condiciones de vuelo para las que se esté habilitado.

## 3. Piloto de transporte de línea aérea (avión):

a) Ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado y de piloto comercial (avión) y de una habilitación de vuelo instrumental (avión).

b) Actuar como piloto al mando o copiloto de aviones dedicados al transporte aéreo.

4. Piloto privado (helicóptero): actuar sin remuneración como piloto al mando o copiloto de cualquier helicóptero empleado en vuelos no remunerados, con sujeción a cualquier condición que específicamente se establezca en desarrollo de este Real Decreto.

## 5. Piloto comercial (helicóptero):

a) Ejercer todas las atribuciones de piloto privado (helicóptero).

b) Actuar como piloto al mando o copiloto de cualquier helicóptero dedicado a operaciones que no sean de transporte aéreo comercial.

c) Actuar como piloto al mando en helicópteros para un solo piloto dedicados a transporte aéreo comercial.

d) Actuar como copiloto en helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial y que requieran ser operados por dos pilotos.

Estas atribuciones se podrán ejercer en todas las condiciones de vuelo para las que se esté habilitado.

## 6. Piloto de transporte de línea aérea (helicóptero):

a) Ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado y de piloto comercial (helicóptero).

b) Actuar como piloto al mando o copiloto en helicópteros dedicados al transporte aéreo.

7. Piloto de planeador: actuar como piloto al mando de cualquier planeador, a reserva de que el titular tenga experiencia operacional en el método de lanzamiento utilizado.

8. Piloto de globo libre: actuar como piloto al mando de cualquier globo libre siempre que tenga experiencia operacional con globos libres, ya sea de aire caliente o de gas, según corresponda.

9. Mecánico de a bordo: actuar como tal en cualquier avión que requiera ser operado por una tripulación de vuelo compuesta por un mínimo de tres miembros.

#### Artículo 6. *Ejercicio de las atribuciones.*

1. Sólo podrán actuar como miembros de la tripulación de vuelo de las aeronaves civiles con matrícula española los que acrediten la posesión de una licencia o autorización, expedida, aceptada, validada, convalidada o aprobada por la Dirección General de Aviación Civil o aceptada en virtud de lo previsto en el artículo 10.1 de este Real Decreto, válida y adecuada para ejercer sus atribuciones profesionales. En ellas se anotarán las habilitaciones del titular, así como las restricciones y limitaciones si las hubiere.

Para el ejercicio de estas atribuciones debe disponerse de la habilitación requerida en estado de validez.

La Dirección General de Aviación Civil podrá establecer restricciones o limitaciones por causas fundadas en la seguridad aérea o cuando así lo exijan las innovaciones técnicas, las mejoras o la modernización de la navegación aérea.

2. Para obtener y mantener la validez de una licencia, habilitación o autorización, incluida la de alumno piloto, y ejercer las correspondientes atribuciones, su titular deberá estar en posesión de un certificado médico válido y adecuado a esas atribuciones, que deberá portar siempre junto a la licencia o autorización.

Los titulares de una licencia, habilitación o autorización, incluida la de alumno piloto, no ejercerán nunca las atribuciones de sus licencias, habilitaciones asociadas o autorizaciones cuando sean conscientes de cualquier disminución de su aptitud psicofísica, que pueda incapacitarles para ejercer con seguridad sus atribuciones.

3. El titular de una licencia que haya cumplido la edad de sesenta años no podrá actuar como piloto de una aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial, excepto como miembro de una tripulación de más de un piloto y siempre y cuando sea el único piloto de la tripulación de vuelo que haya alcanzado esa edad.

Cuando el titular de una licencia haya cumplido la edad de sesenta y cinco años no podrá actuar como piloto de una aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial.

#### Artículo 7. *Habilitaciones y autorizaciones.*

1. Se establecen las siguientes habilitaciones:

1.<sup>a</sup> De clase: para aviones de un solo piloto que no requieran habilitación de tipo, con las divisiones que se establezcan por la normativa de desarrollo de este Real Decreto.

2.<sup>a</sup> De tipo: a) para cada tipo de avión certificado para más de un piloto, b) para cada tipo de avión certificado para un solo piloto, multimotor, equipado con motores turbo hélice o turbo reactor, c) para cada tipo de avión certificado para un solo piloto, monomotor, equipado con motores turbo reactor, d) para cualquier otro

tipo de avión para el que se considere necesario y e) para cualquier helicóptero.

3.<sup>a</sup> De vuelo instrumental: a) para aviones multimotores, b) para aviones monomotores y c) para helicópteros.

4.<sup>a</sup> De instructores de vuelo: a) de instructor de vuelo (avión/helicóptero), b) de instructores de habilitación de tipo (avión/helicóptero), c) de instructor de habilitación de clase (avión), d) de instructor de habilitación de vuelo instrumental (avión/helicóptero), y f) de instructor de mecánico de a bordo.

2. Se establecen las autorizaciones: a) de alumno piloto (avión/helicóptero), b) de alumno de mecánico de a bordo; c) de instructor de vuelo sintético (avión/helicóptero), d) de examinador, con las divisiones que se establezcan por la normativa de desarrollo de este Real Decreto y e) cualquier otra que resulte necesaria por razones de seguridad aérea.

3. Los requisitos para obtener estas habilitaciones y autorizaciones serán los que específicamente se determinen al desarrollar este Real Decreto.

#### Artículo 8. *Centros de enseñanza y examinadores.*

1. Las escuelas de vuelo que quieran ofrecer enseñanza para la obtención de los títulos y licencias del personal de vuelo y las habilitaciones asociadas y los centros que quieran impartir instrucción para la obtención de una habilitación de tipo sólo a titulares de licencia, serán autorizados por la Dirección General de Aviación Civil si cumplen los requisitos que se establezcan en desarrollo de este Real Decreto.

Los centros de formación que ofrezcan exclusivamente enseñanza para la obtención del título y licencia de piloto privado de avión y helicóptero deberán comunicarlo a la Dirección General de Aviación Civil.

2. La Dirección General de Aviación Civil designará y autorizará a los examinadores calificados para realizar, en su nombre, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia, que reglamentariamente se establezcan como necesarias para la emisión y mantenimiento de la validez de los títulos, licencias, habilitaciones y autorizaciones a que hace referencia este Real Decreto.

#### Artículo 9. *Centros médicos y examinadores médicos.*

Los centros médicos y examinadores médicos necesarios para la realización de los reconocimientos médicos obligatorios, en función de las exigencias de la seguridad aérea, para la expedición de los certificados médicos requeridos para la obtención de títulos y la obtención y mantenimiento en estado de validez de licencias, habilitaciones y autorizaciones, serán designados y autorizados por la Dirección General de Aviación Civil.

#### Artículo 10. *Validez y eficacia de los títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados emitidos por otros Estados.*

1. Las licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados emitidos por los Estados participantes en las autoridades aeronáuticas conjuntas (JAA), de acuerdo con los requisitos conjuntos de aviación (JAR) acordados por dichas autoridades para que el personal de vuelo pueda ejercer sus atribuciones, permitirán el desempeño de las mismas en aeronaves civiles con matrícula española, siempre que tales Estados hayan adoptado plenamente dichos requisitos y recíprocamente permitan que, en virtud de los expedidos en España de conformidad con los mismos requisitos, se ejerzan idénticas atribuciones en las aeronaves con matrícula de los mismos.

2. La aceptación o validación de las licencias y habilitaciones del personal de vuelo expedidas por los Estados miembros de la Unión Europea se realizará de conformidad con lo dispuesto en la normativa por la que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 91/670/CEE, del Consejo, de 16 de diciembre, sobre aceptación recíproca de licencias del personal que ejerce funciones en la aviación civil.

3. Los títulos, licencias y habilitaciones para el personal de vuelo expedidos por otros Estados de acuerdo con el anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional podrán ser aceptados, validados o convalidados, siempre que exista reciprocidad y de conformidad con lo que se establezca específicamente por la normativa de desarrollo de este Real Decreto.

#### Artículo 11. *Garantía de la seguridad aérea.*

La Dirección General de Aviación Civil podrá limitar las atribuciones que confiera, suspender cautelarmente y, en su caso, revocar, previa audiencia al interesado, cualquier licencia, habilitación, autorización, aprobación o certificado mediante resolución motivada, fundada en razones de seguridad aérea debidamente acreditadas.

#### Disposición adicional primera. *Supresión del título y de la licencia de navegante.*

1. Quedan suprimidos el título y licencia de navegante.

2. No obstante, los títulos y licencias de navegante expedidos con anterioridad a la entrada en vigor de este Real Decreto seguirán siendo válidos con las mismas atribuciones y, si las hubiere, limitaciones, con las que fueron otorgados. Su mantenimiento en vigor y su revalidación o renovación se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, sobre títulos y licencias aeronáuticas civiles, y en la Orden de 14 de julio de 1995, manteniendo asimismo su eficacia las disposiciones contenidas en las Resoluciones de la Dirección General de Aviación Civil que regulen la licencia de navegante.

#### Disposición adicional segunda. *Equivalencia con titulaciones académicas.*

Los títulos de piloto de transporte de línea aérea de avión y de helicóptero, obtenidos en aplicación de lo dispuesto en este Real Decreto, mantendrán la equivalencia con el título oficial de diplomado universitario, en los mismos términos previstos en la Orden del Ministro de Educación y Ciencia de 9 de mayo de 1995.

#### Disposición transitoria primera. *Personal de vuelo en proceso de formación a la entrada en vigor de este Real Decreto.*

1. La formación del personal de vuelo comenzada antes de la entrada en vigor de este Real Decreto de acuerdo con las normas vigentes con anterioridad, será aceptada para la emisión de los títulos, licencias y habilitaciones previstos en dichas normas anteriores, siempre y cuando la formación y las pruebas requeridas para su obtención sean finalizadas antes del 30 de junio de 2002.

2. No obstante, cuando la formación comenzada antes de la entrada en vigor de este Real Decreto se haya ajustado a los criterios, requisitos y niveles de exigencia previstos en el mismo y en las normas que lo desarrollen, la Dirección General de Aviación Civil podrá expedir los títulos, licencias y habilitaciones contemplados en tales normas.

#### Disposición transitoria segunda. *Títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados emitidos antes de la entrada en vigor de las normas de desarrollo de este Real Decreto.*

1. Los títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados emitidos antes de la entrada en vigor de las normas que en desarrollo de este Real Decreto establezcan los requisitos de obtención y de validez y las atribuciones para cada uno de los títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados especificados en el mismo o en virtud de lo previsto en el apartado 1 de la disposición transitoria primera, seguirán siendo válidos con las mismas atribuciones, habilitaciones y, si las hubiere, limitaciones, con que fueron otorgados.

2. No obstante, transcurridos seis meses desde la entrada en vigor de tales normas de desarrollo de este Real Decreto, para la revalidación o renovación de tales licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados se exigirán los requisitos establecidos en dichas normas.

Sin embargo, a los poseedores de un título, licencia, habilitación o autorización emitida de acuerdo con las normas vigentes con anterioridad a la entrada en vigor de las normas de desarrollo de este Real Decreto, que no satisfagan totalmente los requisitos médicos que en esas nuevas normas se establezcan, se les podrá permitir continuar ejerciendo exclusivamente las atribuciones otorgadas por ese título, licencia, habilitación o autorización con arreglo a la normativa aplicada en el momento de su expedición, cuando se cumplan las condiciones que se determinen.

#### Disposición transitoria tercera. *Subsistencia de normas preexistentes para los títulos y licencias de piloto de planeador y piloto de globo libre.*

Hasta tanto no se vean modificadas por normas posteriores dictadas en desarrollo de este Real Decreto, seguirán en vigor las disposiciones contenidas en la Orden de 14 de julio de 1995 sobre títulos y licencias aeronáuticas civiles y mantendrán su eficacia las Resoluciones de la Dirección General de Aviación Civil aplicables para la obtención, mantenimiento en vigor y revalidación o renovación de los títulos y licencias de piloto de planeador y piloto de globo libre.

#### Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición adicional primera y disposiciones transitorias primera y segunda, queda derogado el Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, sobre títulos y licencias aeronáuticas civiles y, en general, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto.

2. Lo dispuesto en la Orden de 14 de julio de 1995 sobre títulos y licencias aeronáuticas civiles seguirá siendo de aplicación hasta que no se lleve a efecto su sustitución para cada uno de los títulos y licencias especificados en este Real Decreto por las normas que lo desarrollen.

#### Disposición final primera. *Desarrollo de este Real Decreto de acuerdo con los requisitos conjuntos de aviación (JAR).*

El Ministro de Fomento dictará cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto y, en particular, dictará las disposiciones por las que se adopten los requisitos conjuntos de aviación (JAR) acordados por las autoridades aeronáuticas conjuntas (JAA) relativos a las materias que constituyen su objeto.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 25 de febrero de 2000.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,

RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

**4917** *ORDEN de 9 de marzo de 2000 por la que se aprueba el Reglamento de Desarrollo de la Ley 11/1998, de 24 de abril, General de Telecomunicaciones, en lo relativo al uso del dominio público radioeléctrico.*

La liberalización efectiva del sector de las telecomunicaciones y la introducción de tecnologías de radiocomunicaciones con un amplio espectro de aplicaciones ha supuesto la aparición de gran número de nuevos operadores y servicios con la consiguiente utilización masiva de dominio público radioeléctrico. Esta práctica ha originado que el dominio público radioeléctrico se convierta en un recurso cada vez más escaso con un alto valor económico que demanda una rigurosa planificación y regulación que garantice su aprovechamiento racional, el acceso equitativo de los usuarios y su gestión eficaz.

La entrada en vigor de la Ley 11/1998, de 24 de abril, General de Telecomunicaciones y la consiguiente derogación, casi en su totalidad, de la Ley 31/1987, de Ordenación de las Telecomunicaciones, supone un cambio radical en la normativa básica del sector de las Telecomunicaciones, pasándose de una prestación de los servicios en régimen de monopolio u oligopolio a su prestación en régimen de libre competencia, previa obtención de la correspondiente licencia individual o autorización general.

La Ley General de Telecomunicaciones obliga a la consiguiente sustitución del Reglamento regulador del dominio público, aprobado bajo la cobertura de la derogada Ley 31/1987 ya citada, por uno nuevo que se enmarque en el régimen previsto en aquélla. En concreto, el artículo 62 de la Ley General de Telecomunicaciones establece que se desarrollarán reglamentariamente las condiciones de gestión del dominio público radioeléctrico, la elaboración de los planes para su utilización y los procedimientos de otorgamiento de los derechos de uso de dicho dominio, bien mediante autorización administrativa, concesión demanial o afectación.

La disposición transitoria primera, 5 de la Ley General de Telecomunicaciones anteriormente citada, establece que, en el plazo de dos años desde su entrada en vigor, deberán aprobarse las nuevas normas que adapten el uso de dominio público radioeléctrico a esta nueva Ley y, en especial, a lo dispuesto en el título V de la misma.

Por otra parte, el artículo 5 del Real Decreto-Ley 16/1999, de 15 de octubre, por el que se adoptan medidas para combatir la inflación y facilitar un mayor grado de competencia en las telecomunicaciones, faculta al Ministerio de Fomento para que dicte las disposiciones necesarias que garanticen la continuidad en la prestación de los servicios portadores soporte de los de difusión televisiva a los que se refiere la disposición transitoria séptima de la Ley General de Telecomunicaciones.

En su virtud, este Ministerio a propuesta de la Secretaría General de Comunicaciones, de acuerdo con el Consejo de Estado y de conformidad con las facultades otorgadas por el Real Decreto-Ley 16/1999, de 15 de octubre,

DISPONGO:

Artículo único.

Se aprueba el adjunto Reglamento de Desarrollo del artículo 62 de la Ley 11/1998, de 24 de abril, General de Telecomunicaciones, en lo relativo al uso del dominio público radioeléctrico.

Disposición final.

La presente Orden ministerial entrará en vigor transcurrido un mes contado desde su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 9 de marzo de 2000.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

**Reglamento de Desarrollo de la Ley 11/1998, de 24 de abril, General de Telecomunicaciones, en lo relativo al uso del dominio público radioeléctrico**

TÍTULO I

**Disposiciones generales**

Artículo 1. *Objeto.*

El presente Reglamento tiene por objeto el desarrollo del artículo 62 de la Ley 11/1998, de 24 de abril, General de Telecomunicaciones, en lo relativo al dominio público radioeléctrico.

Artículo 2. *Fines.*

Son fines del presente Reglamento los siguientes:

Garantizar, mediante una gestión adecuada, el uso eficiente del espectro radioeléctrico.

Promover el uso del espectro radioeléctrico como factor de desarrollo económico.

Garantizar un acceso equitativo a los recursos radioeléctricos, mediante procedimientos abiertos, transparentes, objetivos y no discriminatorios.

Promover el desarrollo y la utilización de nuevos servicios, redes y tecnologías y el acceso a ellos de todos los ciudadanos.

Establecer el desarrollo normativo armonizado en el ámbito de la Unión Europea que facilite la introducción de sistemas de comunicaciones globales.

Permitir la planificación estratégica del sector de las telecomunicaciones.

Artículo 3. *Concepto de dominio público radioeléctrico.*

A los efectos del presente Reglamento, se considera dominio público radioeléctrico el espacio por el que pueden propagarse las ondas radioeléctricas. Se entiende por ondas radioeléctricas las ondas electromagnéticas, cuya frecuencia se fija convencionalmente por debajo de 3.000 gigahertzios, que se propagan por el espacio sin guía artificial.

La utilización de ondas electromagnéticas de frecuencias superiores a 3.000 gigahertzios y propagadas por el espacio sin guía artificial, se somete al mismo régimen que la utilización de las ondas radioeléctricas, siéndole de aplicación lo dispuesto en la Ley General de Telecomunicaciones y en el presente Reglamento.