

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, RELACIONES CON LAS CORTES Y MEMORIA DEMOCRÁTICA

- 15286** *Real Decreto 728/2022, de 6 de septiembre, por el que se establecen las disposiciones complementarias de la normativa europea en materia de títulos y licencias del personal de vuelo de las aeronaves civiles y restricciones operativas por ruido, y por el que se modifican 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 relacionados con ellas; el Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo; 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; el Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS); y el Real Decreto 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria.*

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 100.2 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 la aplicación de algunos de estos reglamentos requiera de 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. Tal es el caso del Reglamento (UE) n.º 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) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo; 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) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.º 805/2011 de la Comisión; el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo; el 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; y el Reglamento (UE) n.º 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.

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 tiene por objeto dar cumplimiento a dicha doctrina y depurar el ordenamiento jurídico interno, derogando expresamente aquellas disposiciones que contemplan aspectos ya regulados por los reglamentos de la Unión Europea, y adaptando aquéllas otras que siguen siendo necesarias para complementarlos.

Así, se mantienen, actualizadas, las singularidades del ordenamiento jurídico interno sobre los títulos del personal de vuelo y las licencias de mecánico de a bordo, aspectos no cubiertos por el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión; y, en materia de restricciones operativas por ruido, se mantiene el régimen aplicable a la publicidad de tales restricciones antes de que sean introducidas en cuanto complementa lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Estas disposiciones se completan con la derogación de la normativa nacional que ha devenido inaplicable al contenerse la regulación sobre las respectivas materias en los reglamentos europeos. Además, por simplificación se procede a dejar sin efecto las resoluciones administrativas dictadas en aplicación de la normativa derogada.

Singularmente, no obstante, se derogan aspectos muy parciales 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, que, en general, seguirá siendo aplicable como disposición complementaria de la normativa UE sobre la materia. Asimismo, se mantiene temporalmente la vigencia del 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, y del 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, en relación con las operaciones y el mantenimiento de las aeronaves excluidas de la aplicación de la normativa europea, en tanto se adopta la normativa nacional específica sobre estas aeronaves.

En lo que respecta al 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 mantiene su vigencia adaptando su ámbito de aplicación a las aeronaves, productos y piezas relacionados con ellas, excluidas del ámbito de aplicación de la normativa Europea, señaladamente del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, así como de la normativa nacional, entre otras, sobre aeronaves ultraligeras y de construcción por aficionado. Además, dada la obsolescencia de las reglas JAR 21 que incorporaba este real decreto, dichas reglas se sustituyen por la aplicación de los requisitos técnicos del anexo I, parte 21 del citado Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, que, en general, han sustituido a las reglas JAR 21. No obstante, se contempla la posibilidad de establecer exenciones, generales o particulares, del cumplimiento de dichos requisitos técnicos cuando estos resulten incompatibles o desproporcionados en relación con el

tipo de aeronave, sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, o sus organizaciones de diseño y producción.

También se mantiene la vigencia 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, adaptando su ámbito de aplicación a las actividades no cubiertas por el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de conformidad con el previsto en él.

En lo que respecta al régimen en materia de licencia de controladores de tránsito aéreo, se opta por mantener vigente, debidamente actualizado, el Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, aun cuando su régimen sustantivo ha sido sustituido por el Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, al objeto de mantener el régimen jurídico unitario en la provisión del servicio de tránsito aéreo a la circulación aérea general, también cuando dicho servicio se presta por proveedores militares de servicios de navegación aérea o proveedores militares de formación. Se incorpora a la modificación de este real decreto el régimen subsistente de 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, que se deroga.

Por último, se actualizan las referencias 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); y del Real Decreto 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria, a las disposiciones aplicables, respectivamente, para la expedición del certificado médico o del certificado de aptitud psicofísica exigido por dichas disposiciones.

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 asegurar dicha coherencia; 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 de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de la Ministra de Defensa en lo que respecta a la disposición final segunda, con la aprobación previa de la, entonces, Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 6 de septiembre de 2022,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Títulos y licencias del personal de vuelo de las aeronaves civiles

Sección 1.^a Títulos del personal aeronáutico

Artículo 1. Títulos.

Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la expedición de los títulos y las licencias comunitarias civiles de piloto de avión y de helicóptero, en cualquiera de sus

modalidades, de piloto de planeador, y de piloto de globo libre, así como de la licencia de mecánico de a bordo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.1, letra a) de su Estatuto aprobado por el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero.

Una vez acreditados todos los requisitos exigidos por la normativa vigente para obtener por primera vez las mencionadas licencias, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea expedirá, al tiempo que la correspondiente licencia y sin ningún trámite adicional, el correspondiente título que acreditará el cumplimiento de tales requisitos.

El título se obtiene una sola vez, su vigencia es indefinida y no habilita, por sí mismo, para el ejercicio de las atribuciones propias de las respectivas licencias y habilitaciones.

Sección 2.^a Licencia de mecánico de a bordo

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) n.º 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) n.º 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 doce 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) n.º 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) n.º 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 al obtenido 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) n.º 1178/2011 de la Comisión, o una organización autorizada conforme a la Parte 147 del Reglamento (UE) n.º 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 de la persona interesada 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:

1.º 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.

2.º Inspecciones previas al vuelo.

3.º Procedimientos de abastecimiento y ahorro de combustible.

4.º Inspección de los documentos de mantenimiento.

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

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

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

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

b) Procedimientos anormales y de alternativa:

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

2.º Aplicación de procedimientos anormales y de alternativa.

c) Procedimientos de emergencia:

- 1.º Reconocimiento de condiciones de emergencia.
- 2.º 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 se haya adquirido la experiencia y superado la prueba de pericia previstas 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 esta 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 de mecánico de a bordo, su titular:

- 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 uno 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 esta y las habilitaciones de tipo que tenga anotadas en ella le confieren, en cuanto tengan conocimiento de cualquier disminución psicofísica que pudiera impedirle 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 restricciones operativas por ruido

Artículo 10. *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, esta se notificará, además de a las partes afectadas, a la Comisión Europea, y se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Disposición adicional primera. *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 segunda. *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 transitoria única. *Normas transitorias en materia de certificación de las aeronaves civiles y de los productos y piezas relacionados con ellas.*

Los certificados, aprobaciones, autorizaciones y aceptaciones emitidos conforme al Real Decreto 660/2001, de 22 de junio, de 22 de junio, por el que se regula la certificación de las aeronaves civiles y de los productos y piezas relacionadas con ellas, mantendrán su plena eficacia y seguirán rigiéndose por aquel según su redacción previa a las modificaciones introducidas por la disposición final primera.

Disposición derogatoria primera. *Derogación normativa en materia de licencias de personal de vuelo.*

1. Se derogan 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, y las siguientes órdenes dictadas en su desarrollo:

a) 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.

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

c) 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.

d) 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.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 1, permanecerán vigentes conservando su rango de orden ministerial:

a) La Orden PRE/921/2004, de 6 de abril, por la que se regula la valoración de la formación teórica y práctica y la experiencia como piloto adquiridas al servicio de las Fuerzas Armadas españolas para la obtención de los títulos y licencias requeridos a los pilotos de aviones civiles; y

b) La Orden PRE/2059/2011, de 18 de julio, por la que se regula la valoración de la formación teórica y práctica y la experiencia como piloto adquiridas al servicio de las Fuerzas Armadas españolas o de la Guardia Civil para la obtención de los títulos y licencias requeridos a los pilotos de helicópteros civiles.

3. Asimismo, se deroga el Real Decreto 1684/2000, de 6 de octubre, por el que se establece la habilitación de piloto agroforestal, y la Orden FOM/395/2007, de 13 de febrero, por la que se regula el proceso de formación para la habilitación de piloto agroforestal, dictada en su desarrollo.

4. Quedan, igualmente derogadas y sin efecto las siguientes resoluciones:

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, de la Dirección General de Aviación Civil, sobre concesión del certificado restringido de Operador Radiotelefonista de a bordo (internacional).

c) La Resolución de 29 de octubre de 1992, de la Dirección General de Aviación Civil, 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 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)].

n) 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 motoplaneador (TMG) por pilotos de avión.

ñ) 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.

o) 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)].

5. Además, han perdido su vigencia y efectos las siguientes resoluciones temporales:

a) 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.

b) 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).

c) 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.

d) 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 normativa relativa a simuladores de vuelo y dispositivos de entrenamiento.*

Se derogan:

a) 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.

b) 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 normativa en materia de certificados médicos, centros médicos aeronáuticos y médicos examinadores.*

1. Se derogan:

a) 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.

b) 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.

c) 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.

2. Asimismo, se deroga y deja sin efecto 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 cuarta. *Derogación normativa en materia de operaciones aéreas.*

1. Se derogan el Decreto de 13 de agosto de 1948, por el que se reglamenta la propaganda comercial realizada desde el aire, y la Orden de 20 de diciembre de 1966, sobre reglamentación de la propaganda comercial aérea, dictada en su desarrollo.

2. Igualmente, quedan derogadas las siguientes disposiciones:

a) 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.

b) 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.

3. Asimismo, se deroga 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 Base de EASA, hasta que se adopte normativa específica al respecto.

4. Se derogan y dejan sin efecto las siguientes resoluciones:

a) La Resolución de 22 de junio de 2001, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se adopta la Circular operativa 04/01 relativa al transporte de personas con movilidad reducida (PMR).

b) 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).

c) 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).

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 27 de mayo de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se aprueba la Instrucción Circular n.º 11-23C, sobre limitación de operación comercial de aeronaves con registro extranjero.

f) 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.

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

h) 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 quinta. 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 Base de EASA.

Disposición derogatoria sexta. Derogación normativa en materia de control de tránsito aéreo.

1. Se derogan los artículos 12 a 36, ambos inclusive, y los anexos I y II del 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 al artículo 26 mantengan su vigencia hasta que se aprueben los procedimientos modificados por los proveedores de servicios de control de tránsito de conformidad con las secciones ATCO.A.015 y ATCO.B.025.a).13) del Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.

2. Se deroga 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 séptima. Derogación normativa en materia de indemnizaciones a los pasajeros, restricciones operativas en los aeropuertos y marcas de nacionalidad y matrícula.

Se derogan las siguientes disposiciones:

a) El Real Decreto 1961/1980, de 13 de junio, por el que se establece un régimen de indemnizaciones optativas para los pasajeros de los servicios aéreos regulares a quienes se niegue el embarque en el vuelo contratado.

b) 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.

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

Disposición derogatoria octava. *Derogación y pérdida de efectos de resoluciones en materia de aeródromos e inspección aeronáutica.*

Se derogan y dejan sin efecto:

a) 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.

b) 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, que pasa a quedar redactado de la siguiente manera:

«Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Constituye el objeto de este real decreto el establecimiento de los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes para la certificación de la aeronavegabilidad de los productos, componentes y equipos aeronáuticos civiles.

2. Lo dispuesto en este real decreto se aplicará a las aeronaves civiles y a los productos y piezas relacionados con ellas.

3. No obstante, quedan excluidas del ámbito de aplicación de este real decreto:

a) Las aeronaves civiles, sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (en lo sucesivo, "Reglamento Base de EASA"); y

b) las aeronaves civiles, sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados:

1.º Ultraligeras motorizadas (ULM);

2.º De construcción por aficionado;

3.º Cualesquiera otras que dispongan de normativa nacional específica para su certificación.

A estas aeronaves, no obstante, les seguirá siendo de aplicación el artículo 8 sobre directivas de aeronavegabilidad, salvo que su normativa específica contemple un régimen equivalente.»

Dos. Se modifica al artículo 2 que pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 2. *Reglas aplicables a las certificaciones, aprobaciones, autorizaciones y aceptaciones.*

1. Las certificaciones, aprobaciones, aceptaciones y autorizaciones previstas en este real decreto se ajustarán a lo dispuesto en el anexo I, parte 21, sección A, sobre requisitos técnicos, del Reglamento (UE) n.º 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, (en adelante requisitos técnicos de la Parte 21), relacionadas en el anexo I de este real decreto.

Sin embargo lo anterior:

a) No serán aplicables los apéndices de la parte 21. Las referencias a dichos apéndices en las subpartes de los requisitos técnicos de la parte 21 relacionadas en el anexo I de este real decreto, se entenderán realizadas a los modelos que adopte la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, cuyo uso será obligatorio para las personas interesadas.

b) Las reglas sobre procedimiento administrativo e inspección aeronáutica de las subpartes de los requisitos técnicos de la parte 21 relacionadas en el anexo I de este real decreto, serán de aplicación supletoria en lo no previsto en la normativa nacional aplicable.

c) Las referencias de las subpartes de los requisitos técnicos de la parte 21 a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea se entenderán realizadas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. No obstante lo previsto en el apartado 1, por resolución del órgano competente por razón de la materia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, debidamente motivada y publicada en el «Boletín Oficial del Estado», se podrá eximir con carácter general, del cumplimiento de aquellos requisitos aplicables que resulten incompatibles o desproporcionados en relación con determinadas aeronaves, sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, así como sus organizaciones de diseño y producción.

Además, en los procedimientos de certificación, aprobación, autorización y aceptación regulados en este real decreto, de oficio o a solicitud de la persona interesada, el órgano competente por razón de la materia de la Agencia Estatal de la Seguridad Aérea también podrá eximir de la acreditación del cumplimiento de aquellos requisitos aplicables conforme al apartado 1, cuando se justifique adecuadamente su incompatibilidad o desproporcionalidad con la aeronave sus motores, hélices, componentes y equipos no instalados, así como las organizaciones de diseño y producción objeto de certificación, aprobación, autorización o aceptación.

3. Además de lo previsto en el apartado 1, a las aprobaciones de aeronavegabilidad para la exportación les será de aplicación lo previsto en el anexo II.»

Tres. Se modifica el artículo 3 que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«Artículo 3. *Competencia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.*

Corresponde al órgano competente por razón de la materia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolver los procedimientos regulados en este real decreto.»

Cuatro. Se modifica el artículo 7, el cual pasa a quedar redactado como sigue:

«Artículo 7. *Aceptación de los documentos emitidos por otros Estados.*

Los documentos emitidos por otros Estados que acrediten el cumplimiento de los requisitos técnicos de la parte 21 aplicables, serán válidos en España, con sujeción al principio de reciprocidad, siempre que esos Estados hayan adoptado efectivamente dichos requisitos.»

Cinco. Se modifica el artículo 8.1, que pasa a quedar redactado como sigue:

«1. Para salvaguardar la seguridad de la navegación aérea, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá emitir directivas de aeronavegabilidad relativas a productos, piezas e instrumentos diseñados, certificados o fabricados en España, y podrá aceptar las directivas de aeronavegabilidad emitidas por otros Estados respecto de los productos, piezas e instrumentos diseñados, certificados o fabricados por entidades bajo su jurisdicción.»

Seis. Se modifican las disposiciones finales primera a tercera, ambas inclusive, que pasan a quedar redactadas como sigue:

«Disposición final primera. *Actualización de referencias.*

Las referencias de este real decreto a la Dirección General de Aviación Civil deben entenderse realizadas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Disposición final segunda. *Desarrollo normativo.*

Se habilita a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo de lo dispuesto en este real decreto.

Asimismo, se faculta a la persona titular de la Dirección General de Aviación Civil para adoptar, de conformidad con los requisitos previstos en el artículo 8 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, circulares aeronáuticas por propia iniciativa o a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, con el fin de dictar disposiciones de carácter secundario y de contenido técnico que completen, precisen y aseguren la más eficaz aplicación de las disposiciones de este real decreto y de sus anexos; en particular, para mantenerlas actualizadas de acuerdo con las recomendaciones y prescripciones internacionales y europeas.

Disposición final tercera. *Ejecución y aplicación.*

El órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por razón de la materia podrá dictar los actos de ejecución precisos para la aplicación de este real decreto, así como medios aceptables de cumplimiento y material guía para facilitar su cumplimiento.»

Siete. Se modifica el anexo, reenumerado como anexo I, que pasa a tener la siguiente redacción:

«ANEXO I

Reglas de los requisitos técnicos de la parte 21 aplicables conforme a lo previsto en el artículo 2.1

- 1.º Subparte A-Disposiciones generales, apartados:
 - i. 21.A.1 Ámbito de aplicación;
 - ii. 21.A.2 Asunción de responsabilidades por parte de una persona que no sea el solicitante o titular de un certificado;
 - iii. 21.A.3A Averías, fallos de funcionamiento y defectos; y
 - iv. 21.A.4 Coordinación entre diseño y producción.
- 2.º Subparte B-Certificados de tipo y certificados de tipo restringidos.
- 3.º Subparte D-Modificaciones de los certificados de tipo y los certificados de tipo restringidos.
- 4.º Subparte E-Certificados de tipo suplementarios.
- 5.º Subparte F-Producción sin aprobación de la organización de producción.
- 6.º Subparte G-Homologación de una organización de producción.
- 7.º Subparte H-Certificados de aeronavegabilidad y certificados restringidos de aeronavegabilidad.
- 8.º Subparte I-Certificados de niveles de ruido.
- 9.º Subparte J-Aprobación de la organización de diseño.
- 10.º Subparte K-Componentes y equipos.
- 11.º Subparte M-Reparaciones.
- 12.º Subparte O-Autorizaciones de estándares técnicos europeos.
- 13.º Subparte P-Autorización de vuelo.
- 14.º Subparte Q-Identificación de productos, componentes y equipos.»

Ocho. Se adiciona un nuevo anexo II con la siguiente redacción:

«ANEXO II

Subparte L-Aprobaciones de aeronavegabilidad para exportación

- 21.321 Ámbito de aplicación.
- a) Esta subparte regula:
 - 1.º Los requisitos de procedimiento para la emisión de aprobaciones de aeronavegabilidad para exportación; y
 - 2.º las normas que rigen a los titulares de estas aprobaciones.
- 21.323 Elegibilidad. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea solamente aceptará una solicitud de aprobación de aeronavegabilidad para exportación presentada por:
- a) El fabricante o propietario de un producto, pieza o instrumento nuevo.
 - b) El propietario de un producto, pieza o instrumento usado.

21.325 Aprobaciones de aeronavegabilidad para exportación.

a) Clases de aprobaciones:

1.º La aprobación de aeronavegabilidad para exportación de una aeronave completa se emite en forma de Certificado de Aeronavegabilidad para Exportación. Estos certificados no autorizan la operación de la aeronave.

2.º La aprobación de aeronavegabilidad para exportación de otros productos, piezas (excepto piezas estándar) o instrumentos, se emite en forma de certificados oficiales de entrega, emitidos de acuerdo con los requisitos técnicos de la parte 21 aplicables.

b) Ubicación del producto, pieza o instrumento. Solamente se emitirá una aprobación de aeronavegabilidad para exportación si se solicita por una organización sujeta a la supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y esta resuelve que la ubicación del producto, pieza o instrumento no le supone una carga excesiva en la aplicación de las disposiciones de esta subparte.

c) Excepciones en la aprobación de aeronavegabilidad para exportación. Si la aprobación de aeronavegabilidad para exportación se emite sobre la base de una declaración escrita del Estado importador de acuerdo con los apartados 21.329, letra b), o 21.331, letra b), de este anexo los requisitos que no se cumplan y las diferencias en configuración, si las hubiera, entre el producto, pieza o instrumento a exportar y el correspondiente producto, pieza o instrumento aprobado deberán relacionarse en la aprobación de aeronavegabilidad para exportación como excepciones.

21.327 Solicitud de un certificado de aeronavegabilidad para exportación. Cada solicitud habrá de incluir o mencionar, según sea aplicable:

1.º Una declaración de conformidad para cada aeronave nueva.

2.º Una memoria de peso y centrado, incluyendo unas instrucciones de carga, cuando sea pertinente, para cada aeronave de acuerdo con los requisitos técnicos de la parte 21 aplicables.

3.º Un manual de mantenimiento para cada aeronave nueva cuando dicho manual sea requerido por las normas de aeronavegabilidad aplicables.

4.º Evidencia de la cumplimentación de las directivas de aeronavegabilidad aplicables. Habrá de realizarse una anotación expresa cuando dichas directivas no estén cumplimentadas.

5.º Cuando sean incorporadas a una aeronave instalaciones temporales a efectos de la entrega para la exportación, el documento aplicable debe incluir una descripción general de las instalaciones junto con una declaración de que la instalación será desmontada y la aeronave restituida a la configuración aprobada al finalizar el vuelo de entrega.

6.º Para aeronaves usadas, historial que permita establecer los estándares de producción, modificaciones y mantenimiento de la aeronave o producto.

7.º Una descripción de los métodos usados, en su caso, de preservación y embalaje de dichas aeronaves para protegerlas de la corrosión y daños durante el transporte o almacenaje. La descripción debe indicar también la duración de la eficacia de esos métodos.

8.º El manual de vuelo cuando dicho material sea requerido por las normas de aeronavegabilidad aplicables a la aeronave concreta.

9.º Una declaración indicando la fecha en la cual esté previsto que vayan a estar disponibles cualesquiera documentos que no hayan estado disponibles en la fecha de solicitud.

10.º Una declaración indicando la fecha en que el título de propiedad pasó o se espera que pasará al comprador extranjero.

21.329 Emisión de Certificado de Aeronavegabilidad para Exportación.

a) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea emitirá un Certificado de Aeronavegabilidad para Exportación si el solicitante demuestra, salvo la excepción prevista en la letra b), que:

1.º La aeronave es conforme al diseño de tipo aceptable por el país importador.

2.º Las aeronaves nuevas han sido fabricadas conforme a los requisitos técnicos de la parte 21, subpartes F o G.

3.º Las aeronaves usadas poseen un certificado de aeronavegabilidad en vigor emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o son aptas para obtenerlo.

4.º La aeronave cumple los requisitos adicionales para la importación del país importador.

5.º Todos los documentos relacionados en el apartado 21.327 de este anexo han sido presentados.

6.º La aeronave está identificada de acuerdo con la subparte Q de los requisitos técnicos de la parte 21.

b) Una aeronave no necesita cumplir un requisito de los especificados en la letra a), números 1.º a 5.º, de este epígrafe que le sean aplicables si ello es aceptable para el país importador y el país importador así lo indica.

21.331 Uso de certificados oficiales de entrega para exportación.

a) Un Certificado Oficial de Entrega solamente puede ser usado en relación con la exportación de un producto que no sea una aeronave, o de una pieza o un instrumento cuando:

1.º El certificado oficial de entrega haya sido emitido de acuerdo con los requisitos técnicos de la parte 21 aplicables; y

2.º El producto que no sea una aeronave, o la pieza o el instrumento, cumpla los requisitos adicionales para la importación del país importador.

b) Un producto que no sea una aeronave, o una pieza o instrumento, no necesita cumplir un requisito especificado en la letra a) de este epígrafe si ello es aceptable para el país importador y el país importador así lo indica.

21.335 Deberes y responsabilidades de los titulares de aprobaciones de aeronavegabilidad para exportación. A menos que se acuerde otra cosa con la autoridad del país importador, el exportador que reciba una aprobación de aeronavegabilidad para exportación deberá:

a) Enviar a la autoridad del país importador todos los documentos e información necesarios para el correcto funcionamiento de los productos que están siendo exportados, entre otros, manuales de vuelo, manuales de mantenimiento, boletines de servicio y las instrucciones de montaje y cualquier otro material que esté estipulado en los requisitos especiales del país importador. Los documentos información y material pueden ser enviados por cualquier medio coherente con los requisitos especiales del país importador.

b) Enviar a la autoridad del país importador las instrucciones de montaje del fabricante y un formulario de verificación de vuelo de prueba de entrega aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando las aeronaves sean exportadas desmontadas. Estas instrucciones deben ser lo suficientemente detalladas para permitir cualquier ajuste, alineamiento y ensayo en tierra que fuera necesario para asegurar que la aeronave será conforme a la configuración aprobada, una vez montada.

c) Preservar y embalar los productos, piezas e instrumentos en tanto sea necesario, para protegerlos contra la corrosión y daños durante el transporte o almacenaje y declarar la duración de la eficacia de dichos métodos.

d) Desmontar o hacer que se desmonte cualquier instalación temporal incorporada en una aeronave con motivo de la entrega para exportación y restituir la aeronave a la configuración aprobada cuando se termine el vuelo de entrega.»

Disposición final segunda. *Modificación del Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo.*

Se introducen las siguientes modificaciones en el Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo:

Uno. Se modifica el título que pasa a rubricarse «Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se establecen las disposiciones complementarias sobre las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo».

Dos. Se modifican los artículos 1 a 11, ambos inclusive, que se integran en los capítulos I, II y III, pasando a tener la siguiente redacción:

«CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto establecer las disposiciones complementarias 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) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.º 805/2011 de la Comisión, para la obtención de la licencia y el ejercicio de la actividad de controlador de tránsito aéreo general.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto es aplicable a los alumnos controladores de tránsito aéreo y a los controladores de tránsito aéreo que presten servicios de control de tránsito aéreo general; a las autoridades nacionales de supervisión, así como a las organizaciones de formación.

2. Lo dispuesto en el capítulo II no es de aplicación a los proveedores militares de formación.

Artículo 3. *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, conforme a lo previsto en el artículo 42 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público; el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control

normativo; y el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre, 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 lo dispuesto en el apartado ATCO.B.030 del Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, y normas concordantes.

CAPÍTULO II

Certificación de los proveedores civiles de formación de controladores de tránsito aéreo

Artículo 4. *Disposiciones complementarias en materia de certificación de proveedores civiles de formación.*

Para la obtención de la certificación como proveedores civiles de formación de controladores y alumnos controladores, todas las personas, físicas o jurídicas, que tengan en España su lugar principal de operaciones y, en su caso, su sede social, están sujetas a lo dispuesto en este capítulo.

Artículo 5. *Procedimiento para la certificación de organizaciones de formación.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea pondrá a disposición de las personas interesadas un modelo de solicitud para la obtención del certificado de proveedor de formación de uso obligatorio para estos, 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 deberán relacionarse todos los servicios de formación, de entre los establecidos en el anexo I, subparte D, del Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015 y disposiciones concordantes, para los que solicita la certificación.

2. La solicitud se presentará electrónicamente ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a través de su sede electrónica. No obstante, las personas físicas podrán presentar su solicitud en soporte papel, conforme a lo previsto en el artículo 14.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, a través de cualquier de los medios previstos en el artículo 16.4 de la citada ley. Junto a la solicitud se presentará la documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.

3. La competencia para resolver el procedimiento de certificación corresponde a la persona titular de la Dirección 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 6. *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) 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 diez 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) 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 veinticuatro meses desde su obtención, o, habiéndolos iniciado, deje de prestarlos de forma ininterrumpida durante dicho período.

Artículo 7. *Procedimiento para la aprobación de los cambios en la organización de formación.*

1. La persona titular del órgano de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea al que corresponda el ejercicio de las funciones en materia de navegación 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) 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 órgano de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea competente en materia de navegación aérea no ponen fin a la vía administrativa pudiendo interponer frente a ellas recurso de alzada ante la persona titular de la dirección 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 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 8. *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) 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 con el Reglamento (UE) 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) 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 aquellas 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) 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

Autoridades competentes y régimen sancionador

Artículo 9. Competencias de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea es la autoridad civil nacional de supervisión, a la que corresponde el ejercicio de las funciones atribuidas a la autoridad competente por el Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por este real decreto y por sus disposiciones de desarrollo, en relación a los controladores de tránsito aéreo y alumnos controladores, que ejerzan sus funciones bajo la responsabilidad de proveedores civiles de servicios de navegación aérea o proveedores civiles de formación, así como sobre estas organizaciones.

Artículo 10. Autoridad militar nacional de supervisión.

1. El Estado Mayor del Ejército del Aire y del Espacio es la autoridad militar nacional de supervisión, a la que le corresponde el ejercicio de las funciones atribuidas a la autoridad competente por el Reglamento (UE) 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) n.º 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) 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) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015 y disposiciones concordantes.

Artículo 11. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, y en este real decreto y su normativa de desarrollo, por los controladores de tránsito aéreo y alumnos controladores que ejerzan sus funciones bajo la responsabilidad de proveedores civiles de servicios de navegación aérea, o por las organizaciones civiles incluidas en su ámbito de aplicación, constituye una infracción administrativa en materia de aviación civil, cuando se incardine en lo previsto en el régimen de infracciones y sanciones establecido en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.»

Tres. Se modifica la disposición final cuarta, que pasa a tener la siguiente redacción:

«Disposición final cuarta. *Habilitación normativa, ejecución y aplicación.*

1. Se habilita a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que, en el ámbito de sus competencias, desarrolle lo dispuesto en este real decreto. Asimismo, se habilita a la persona titular del Ministerio de Defensa para, en el ámbito de sus competencias y con las limitaciones establecidas en el artículo 10, establecer las condiciones de aplicación del Reglamento (UE) n.º 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.

2. La autoridad militar competente para el ejercicio de las funciones que correspondan de las previstas en el Reglamento (UE) n.º 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.

3. 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, así como modelos para efectuar las solicitudes y comunicaciones contempladas en este real decreto.

La documentación a la que se refiere el párrafo anterior deberá estar disponible a través de la página web de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.»

Disposición final tercera. *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 título que pasa a rubricarse como sigue:

«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 de taxi aéreo, servicios médicos de urgencia y operaciones con un solo piloto, efectuadas con aviones.»

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 1, que pasa a tener la siguiente redacción:

«1. Este real decreto tiene por objeto regular determinadas limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial, para completar el régimen jurídico armonizado conforme a lo establecido en el artículo 8.2 del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.»

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

«Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Lo dispuesto en este real decreto se aplica a las operaciones de transporte aéreo comercial de taxi aéreo, servicios médicos de urgencia y las operaciones con un solo piloto, efectuadas con aviones civiles 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 n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, y en el anexo III del Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (en adelante el 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.»

Cuatro. 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 diecinueve plazas.»

Disposición final cuarta. *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) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.º 805/2011 de la Comisión, y disposiciones concordantes y de desarrollo.»

Disposición final quinta. *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) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.º 805/2011 de la Comisión, y disposiciones concordantes y de desarrollo.»

Disposición final sexta. *Habilitación normativa.*

Se habilita a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para dictar las disposiciones de desarrollo de lo dispuesto en este real decreto, en particular para adecuar el contenido del anexo a los requisitos que sean de aplicación como consecuencia, según proceda, de la normativa de la Unión Europea o internacional de aplicación.

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 este resulte aplicable.

Disposición final octava. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.^a 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 entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 6 de septiembre de 2022.

FELIPE R.

El Ministro de la Presidencia, Relaciones con las Cortes
y Memoria Democrática,
FÉLIX BOLAÑOS GARCÍA

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.