



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

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

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

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

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

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

Se cumple así, por otra parte, con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En efecto, el contenido del real decreto es el instrumento adecuado para garantizar la coherencia de la normativa nacional con la normativa europea, lo que determina su necesidad y eficacia; es proporcional, toda vez que contiene las disposiciones imprescindibles para garantizarla; garantiza el principio de seguridad jurídica al eliminar eventuales incertidumbres jurídicas sobre las disposiciones aplicables, siendo ésta su finalidad; es acorde con el principio de transparencia, en particular al haber posibilitado la participación del sector y, a través de la consulta pública, de eventuales destinatarios de la norma; y, por último, aplica el principio de eficiencia, de un lado al ser neutra en materia de cargas administrativas, de otro, al reducir los costes derivados de la inseguridad sobre las disposiciones aplicables.



En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, (...) el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día ...

DISPONGO

CAPÍTULO I

### **Títulos y licencias del personal de vuelo de las aeronaves civiles**

#### *Artículo 1. Títulos.*

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

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

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

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

a) Estar inscrito en un curso de técnico de mantenimiento de aviones conforme a la normativa de aplicación.

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

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

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

e) Haber superado un curso de técnico de mantenimiento de aviones con el contenido mínimo que figura en el anexo I, o bien estar en posesión de un título universitario de formación aeronáutica y tener una experiencia aceptable para la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el mantenimiento de aviones, 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 técnico de mantenimiento de aviones se acreditará mediante un certificado expedido por la organización que lo haya impartido, que podrá ser una organización de formación aprobada conforme a la Subparte ATO del Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, o una organización autorizada conforme a la Parte 147 del Reglamento (UE) nº 1321/2014 de la Comisión de 26 de noviembre de 2014 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas. En dicho certificado deberán constar los datos identificativos del interesado y de la organización, así como la fecha de finalización del curso, e irá firmado por persona con poderes de representación de la organización.

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

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

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

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

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

Artículo 4. *Experiencia.*



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

2. Cuando el solicitante tenga experiencia como piloto, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea determinará si dicha experiencia es aceptable y, en tal caso, la consiguiente homologación de tiempo en relación a lo estipulado en el artículo 3.1, letra f).

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

a) Procedimientos normales:

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

2º. Inspecciones previas al vuelo.

3º. Procedimientos de abastecimiento y ahorro de combustible.

4º. Inspección de los documentos de mantenimiento.

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

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

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

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

b) Procedimientos anormales y de alternativa:

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

2º. Aplicación de procedimientos anormales y de alternativa.

c) Procedimientos de emergencia:

1º. Reconocimiento de condiciones de emergencia.

2º. Utilización de procedimientos apropiados de emergencia.

Artículo 5. *Pericia en vuelo.*



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

a) El reconocimiento y gestión de amenazas y errores.

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

c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo.

d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos.

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

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

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

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

1. Al obtener la licencia de mecánico de a bordo se anotará en la misma la habilitación de tipo correspondiente a la aeronave en la que el alumno de mecánico de a bordo haya adquirido la experiencia y superado la prueba de pericia conforme a lo previsto en el artículo 3.1, letras f) y g).

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

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

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

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

3. El curso a que se refiere la letra a) del apartado anterior, que debe haber sido reconocido de conformidad con la normativa de aplicación 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) Se titular de una licencia de mecánico de a bordo, con la habilitación de tipo en vigor en el tipo de aeronave en la que vaya a impartir la instrucción.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. El titular de una licencia en vigor de mecánico de a bordo se abstendrá de todo abuso de sustancias psicoactivas y de cualquier otro uso indebido de las mismas y no ejercerá las atribuciones



que su licencia y las habilitaciones anotadas le confieren, mientras que se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva, que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.

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

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

## CAPÍTULO II

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

Artículo 10. *Definiciones.*

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

a) Lista de equipo mínimo (MEL): lista basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL), en la que se prevé el funcionamiento de la aeronave, en condiciones específicas, sin que estén en funcionamiento determinados instrumentos, elementos del equipo o funciones al inicio del vuelo. Esta lista la elabora el operador para su aeronave concreta, teniendo en cuenta la definición de la misma y las condiciones de operación y mantenimiento correspondientes, de acuerdo con los procedimientos aprobados.

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

Artículo 11. *Competencias.*

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

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

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



utilizadas para la aprobación por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de una lista de equipo mínimo (MEL) o sus modificaciones.

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

d) La aprobación de las listas de equipo mínimo (MEL) y sus modificaciones para las que resulte competente de conformidad con lo previsto en el Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

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

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

#### *Artículo 12. Plazos para la revisión y notificación de la prórroga del intervalo de rectificación.*

1. Los operadores obligados a disponer de una lista de equipo mínimo (MEL) en las aeronaves que operen o aquellos que potestativamente hayan decidido establecerla de conformidad con lo previsto en el Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, deberán solicitar la aprobación de la revisión de su lista de equipo mínimo (MEL) siempre que se produzca un cambio aplicable de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) correspondiente. La solicitud deberá formularse en los 90 días hábiles siguientes a la fecha de aprobación de la revisión de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) en que deba basarse la MEL, o si esta no se fija, de la fecha de su publicación o aplicabilidad.

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

a) Se trate de una reducción del intervalo de rectificación

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

2. Los operadores que dispongan de un procedimiento, aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la prórroga de los intervalos de rectificación, deberán comunicar a la Agencia cualquier prórroga del intervalo de rectificación y las causas debidamente justificadas que la motivan, en un plazo no superior a 15 días hábiles desde el siguiente al de inicio de la extensión.





### Artículo 13. *Procedimiento.*

1. El procedimiento para la aprobación o aceptación de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) y la lista de equipo mínimo (MEL), así como sus revisiones, la concesión de exenciones y la aprobación de los procedimientos para la extensión de los intervalos de corrección, se ajustarán a lo dispuesto en esta sección y, en lo no previsto en ella, a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

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

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

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

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

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

a) Seis meses desde la presentación de la solicitud, para:

1º. Los procedimientos de aprobación inicial de la lista de equipo mínimo (MEL).

2º. Los procedimientos de aprobación inicial o revisión de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) en los supuestos previstos en el artículo 11.1, letra a).

b) Tres meses desde la presentación de la solicitud, para:

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

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

Transcurridos los plazos previstos en este apartado sin que se haya dictado resolución expresa ésta podrá entenderse denegada en virtud de lo previsto en el anexo II de la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

4. La resolución de la Dirección de Seguridad de Aeronaves que ponga fin a estos procedimientos, no pone fin a la vía administrativa pudiendo ser recurrida en alzada ante el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el plazo de un mes, si el acto es expreso, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquél en que debe entenderse desestimado por silencio



administrativo, de conformidad con lo previsto en los artículos 112 y siguientes, y 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

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

### CAPÍTULO III

#### Otras disposiciones

Artículo 14. *Práctica de la aerostación y del vuelo sin motor.*

No podrán realizarse actividades de vuelo a vela y aerostación en espacios aéreos controlados, en zonas que les estén prohibidas o restringidas o en zonas peligrosas activadas.

Además, los vuelos se realizarán en condiciones meteorológicas de vuelo visual y con sujeción a las reglas del aire que les sean de aplicación.

Con carácter excepcional, por causa justificada, y previa petición razonada ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, podrán dejarse en suspenso las limitaciones operativas a que se refieren los párrafos precedentes para la realización de actividades de aerostación y vuelo sin motor.

Artículo 15. *Competencia lingüística en castellano de los controladores de tránsito aéreo y alumnos controladores de tránsito aéreo.*

1. A los efectos previstos en el apartado ATCO.B.030, letra a), del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) nº 805/2011 de la Comisión, y normas concordantes, no podrán ejercer las atribuciones de sus licencias los controladores de tránsito aéreo y los alumnos controladores de tránsito aéreo que no dispongan de una anotación de competencia lingüística válida en castellano. A esta anotación le será de aplicación dispuesto en el citado apartado ATCO.B.030.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en aquellas unidades en las que se preste servicio de control de tránsito aéreo a un volumen significativo de operaciones de tráfico aéreo internacional, podrá eximirse del requisito de competencia lingüística en castellano, por un período de tiempo limitado, a aquellos titulares de licencias comunitarias de controlador de tránsito aéreo que soliciten el canje de sus licencias de conformidad con lo previsto en el apartado ATCO.A.010 del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.

Artículo 16. *Diseño y producción de aeronaves relacionadas en el anexo II del Reglamento EASA.*

1. Las entidades que diseñen exclusivamente las aeronaves relacionadas en el anexo II del Reglamento EASA, así como los productos, componentes o equipos relacionados con ellas deberán



disponer de un sistema de garantía de diseño y cumplir con las condiciones, requisitos y obligaciones que se establecen para las organizaciones de diseño en el anexo I, parte 21, Reglamento (UE) nº 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (en adelante Parte 21).

El solicitante de un certificado de tipo para estas aeronaves, sus productos componentes o equipos ha de acreditar ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea lo dispuesto en el apartado anterior proporcionando los datos e información necesaria y permitiendo las investigaciones previstas en la Subparte J de la Parte 21.

2. Las organizaciones que fabriquen en serie exclusivamente las aeronaves relacionadas en el anexo II del Reglamento EASA, así como de los productos, componentes o equipos relacionados con ellas, deberán ser aprobadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea previa acreditación del cumplimiento de los requisitos establecidos en la Parte 21, Subparte G para las organizaciones de producción.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá conceder exenciones al cumplimiento de los requisitos establecidos en los apartados precedentes, cuando la organización de diseño o producción, según corresponda, acredite que la exención no compromete la seguridad.

Disposición adicional primera. *Actualización de referencias.*

Las referencias de la Orden 72/2010, de 17 de diciembre, por la que se desarrolla el Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, a dicho real decreto deben entenderse realizadas a los preceptos correspondientes del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) nº 805/2011 de la Comisión.

Disposición adicional segunda. *Equivalencia con titulaciones académicas.*

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

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

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



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

Se derogan las siguientes disposiciones:

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

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

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

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

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

f) 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.

g) La Resolución de 29 de octubre de 1992, sobre concesión del certificado restringido de Operador Radiotelefonista de a bordo (internacional).

h) La Resolución de 29 de octubre de 1992, sobre aceptación para la renovación de licencias y habilitaciones, de experiencia realizada en otros Estados.

i) 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.

j) 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.

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

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

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



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

Disposición derogatoria tercera. *Derogación en materia de licencias de controlador de tránsito aéreo.*

Se deroga el Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, y sus modificaciones, a excepción de lo previsto en el artículo 35 y disposición final cuarta en relación a la habilitación normativa, de ejecución y aplicación al Ministerio de Defensa y a la Autoridad militar de supervisión que permanece vigente. No obstante lo anterior, las referencias en las disposiciones que se mantienen vigentes a este real decreto deberán entenderse referidas a las que correspondan del Reglamento (UE) nº 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015.

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

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

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

Asimismo, se deroga 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.

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

1. Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

a) El Decreto de 13 de agosto de 1948 por el que se reglamenta la propaganda comercial realizada desde el aire.

b) El Decreto de 27 de abril de 1956 por el que se autoriza al Ministerio del Aire para dictar las normas adecuadas de garantías y seguridad sobre tráfico aéreo privado.



c) El Real Decreto 1392/2007 de 29 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la acreditación de compañías aéreas de terceros países.

d) La Orden de 20 de diciembre de 1966 sobre reglamentación de la propaganda comercial aérea.

e) La Orden de 30 de diciembre de 1985 por la que se regula el vuelo sin motor.

f) La Orden de 8 de mayo de 1986 sobre práctica y enseñanza de la aerostación.

g) Real Decreto 1762/2007, de 28 de diciembre, por el que se determinan los requisitos relativos a la lista maestra de equipo mínimo y la lista de equipo mínimo, exigidos a las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos.

2. 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 II del Reglamento EASA, hasta que se adopte normativa específica al respecto.

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

1. Se derogan 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, y 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.

2. No obstante lo previsto en el apartado anterior, hasta que se adopte la normativa específica que regule el mantenimiento de las aeronaves a que se refiere el anexo II del Reglamento EASA, lo dispuesto en el Real Decreto 284/2002, de 22 de marzo, 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.

*Disposición derogatoria séptima. Derogación de otras disposiciones.*

Se derogan las siguientes disposiciones:

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

b) El artículo 2 de la Orden de 22 de septiembre de 1977 sobre Reglamento de Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves Civiles.

c) La Resolución de 27 de marzo 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.



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

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

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

*“Artículo 2. **Ámbito de aplicación.***

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

Quedan excluidos de este ámbito de aplicación:

- a) Los aviones que se utilicen en servicios militares, de aduana y de policía.
- b) Los vuelos de lanzamiento de paracaidistas y los vuelos de extinción de incendios, así como los vuelos asociados de posicionamiento o regreso, en los que las personas que vayan a bordo son las que irían normalmente en un vuelo de lanzamiento de paracaidistas o de extinción de incendios.
- c) Los vuelos que se desarrollen inmediatamente antes, durante o inmediatamente después de una actividad de trabajo aéreo, siempre que estos vuelos guarden relación con esa actividad y lleven a bordo, excluidos los miembros de la tripulación, un máximo de seis personas indispensables para el desarrollo de la actividad de trabajo aéreo.”

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

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

Disposición final segunda. *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° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n° 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n° 805/2011 de la Comisión”

*Disposición final tercera. 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 o conforme al Reglamento (UE) n° 1178/2011 de la Comisión.”

*Disposición final cuarta. Título competencial.*

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

*Disposición final quinta. Entrada en vigor.*

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





## Anexo I

### Contenido mínimo del curso de técnico de mantenimiento de aviones

#### 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 aviónica 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.