

De estas incorporaciones se dará cuenta a la Comisión Asesora de Publicaciones del Departamento y a través de su Secretario a la Junta de Coordinación de Publicaciones Oficiales.

Séptimo.—Sin perjuicio de las peculiaridades previstas en la presente Orden se estará a lo dispuesto sobre órganos colegiados en el capítulo II, del título II de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Octavo.—De conformidad con la disposición derogatoria única del Real Decreto 379/1993, quedan derogadas las siguientes disposiciones:

Orden del Ministerio de Defensa de 14 de marzo de 1986, por la que se autoriza la excepción en la gestión de publicaciones a favor de los Ejércitos de Tierra, Armada y Aire («Boletín Oficial del Estado» número 69, de 21 de marzo).

Orden del Ministerio de Defensa de 13 de junio de 1986 por la que se desarrolla el Real Decreto 1434/1985, de 1 de agosto, sobre Ordenación de las Publicaciones Oficiales en el ámbito del Ministerio de Defensa.

Orden Comunicada número 77/1986, de 22 de septiembre, sobre tramitación de publicaciones oficiales.

Noveno.—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 2 de febrero de 1994.

GARCIA VARGAS

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

3111 *ORDEN de 4 de febrero de 1994 por la que se modifica la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 30 de noviembre de 1990, sobre títulos y licencias aeronáuticos civiles.*

Por Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, se establecen los títulos y licencias aeronáuticos civiles en España, en consonancia con la normativa derivada del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la Enmienda 159 del anexo 1 a dicho Convenio.

El citado Real Decreto, en su disposición final segunda, autorizó al hoy Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para establecer los procedimientos de expedición de los títulos aeronáuticos civiles y de las licencias de aptitud, así como los procedimientos de anotación de las mismas y los períodos de validez de las habilitaciones.

A este fin, la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 30 de noviembre de 1990, sobre títulos y licencias aeronáuticos civiles, desarrolla el mencionado Real Decreto concretando los extremos relativos a los requisitos exigidos para la obtención de cada uno de los títulos y sus atribuciones, así como los procedimientos de expedición de los títulos, licencias y habilitaciones.

La experiencia en la aplicación de dichas disposiciones a lo largo de este tiempo, junto con la evolución que se ha producido en las circunstancias que afectan a la actividad del sector, han mostrado la conveniencia

de modificar, adaptar o actualizar algunos de sus extremos, particularmente en lo que se refiere a los procesos para la obtención de habilitaciones de tipo.

En el caso de la primera habilitación de tipo, entre otros requisitos, se incluye la exigencia de una experiencia mínima específica y seguir un proceso de formación práctica orientada al operador, sin perjuicio de las condiciones aplicables para la obtención de toda habilitación de tipo.

Por otra parte, ese requisito de experiencia se considera satisfecho si el proceso de formación práctica anterior incorpora un proceso particular de instrucción al efecto en vuelo o simulador, que haya sido específicamente aprobado.

El desarrollo de estos procedimientos se efectúa en el seno de la organización de un operador autorizado, al preverse que el proceso de habilitación de tipo se lleve a efecto dentro del mismo, según especificaba el apartado 2.1.4.2.2 de la propia Orden ministerial.

Debido a los cambios producidos en las circunstancias que conforman la actividad en el sector, y concretamente, la incorporación de medios en centros de instrucción autorizados, que permiten desarrollar toda la parte de instrucción genérica y no inherente al operador en cuestión, se ha planteado la demanda de ese tipo de cursos que satisfagan el requisito de experiencia para la primera habilitación de tipo, por parte de esos centros.

Por ello, y considerando la viabilidad de tal procedimiento, así como la conveniencia de disponer de un método alternativo para satisfacer el requisito especificado, se hace necesario modificar a tal efecto la parte correspondiente del apartado 2.1.4.2.3.1 de la Orden citada.

Otros aspectos de las habilitaciones de tipo de avión y helicóptero se corrigen adaptando la aplicación del anexo 1 de OACI a las circunstancias actuales.

Por otra parte, y de acuerdo con el concepto de mantenimiento de las atribuciones, también según el anexo 1 de OACI, procede adecuar el contenido de la Orden que se modifica en lo que se refiere a la renovación de licencias.

En su virtud, dispongo:

Primero.—Los apartados de la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 30 de noviembre de 1990, sobre títulos y licencias aeronáuticos civiles que a continuación se indican, quedan modificados de la siguiente forma:

1.2.3 «Ningún poseedor de un título ejercerá atribuciones distintas de las que confiere el mismo. Tampoco ejercerá éstas si no está en posesión de la licencia correspondiente, que se expedirá inicialmente con el título y deberá mantenerse en vigor en las condiciones del 1.2.5».

1.2.4 «Para poder acreditar las condiciones de aptitud psicofísicas previstas para expedir los títulos, mantener en vigor las licencias y anotar la habilitación para vuelo instrumental, el solicitante satisfará determinados requisitos médicos previstos en dos clases de "evaluación médica". En 4.2, 4.3 y 4.4 se establecen los detalles pertinentes».

1.2.4.1 «Para solicitar un título o habilitación IFR, o para mantener en vigor una licencia, el interesado poseerá una evaluación médica expedida de conformidad con las disposiciones del capítulo 4».

1.2.4.4 «La autoridad aeronáutica acreditará los centros médicos y los médicos examinadores autorizados que podrán efectuar el reconocimiento médico que permita evaluar la aptitud psicofísica de quienes soliciten la expedición de un título o

para el mantenimiento en vigor de una licencia o habilitación descritas en los capítulos 2 y 3».

1.2.5.1.1 Numerar como 1.2.5.1 por supresión del apartado al que sustituye.

1.2.5.2 «Sin perjuicio de lo dispuesto en 1.2.5.2.1 y 1.2.5.2.2, a efectos de mantenimiento en vigor de licencia, se presentará un informe de aptitud psicofísica obtenido de acuerdo con 1.2.4.5 y 1.2.4.6 a intervalos que no excedan de:

Veinticuatro meses para la licencia de Piloto privado de avión.

Doce meses para la licencia de Piloto comercial de avión.

Doce meses para la licencia de Piloto de transporte de línea aérea de avión.

Veinticuatro meses para la licencia de Piloto privado de helicóptero.

Doce meses para la licencia de Piloto comercial de helicóptero.

Doce meses para la licencia de Piloto de transporte de línea aérea de helicóptero.

Veinticuatro meses para la licencia de Piloto de planeador.

Veinticuatro meses para la licencia de Piloto de globo libre.

Doce meses para la licencia de Navegante.

Doce meses para la licencia de Mecánico de a bordo».

1.2.5.3 «Para el mantenimiento en vigor de las licencias se acreditará la siguiente experiencia realizada en los últimos doce meses:

Licencia de Piloto privado de avión: Nueve horas de vuelo.

Licencia de Piloto comercial de avión: Quince horas de vuelo.

Licencia de Piloto de transporte de línea aérea de avión: Treinta horas de vuelo.

Licencia de Piloto privado de helicóptero: Nueve horas de vuelo.

Licencia de Piloto comercial de helicóptero: Quince horas de vuelo.

Licencia de Piloto de transporte de línea aérea de helicóptero: Treinta horas de vuelo.

Licencia de Piloto de planeador: Una hora y tres vuelos.

Licencia de Piloto de globo libre: Tres horas y tres vuelos.

Licencia de Navegante: Quince horas de vuelo.

Licencia de Mecánico de a bordo: Quince horas de vuelo».

1.2.5.4 «Para el mantenimiento en vigor de la habilitación IFR de avión y helicóptero, se acreditarán cuatro horas de vuelo por instrumentos realizadas en los últimos doce meses».

2.1.2.2, a) «Cada avión certificado para volar con una tripulación mínima de dos pilotos por lo menos».

2.1.4.2.2 «Los procesos de habilitación de tipo formarán parte de los programas de instrucción de un Operador autorizado, aprobados por la autoridad aeronáutica. En ellos se incluirá la instrucción complementaria aplicable para aquellos Pilotos de nuevo ingreso aunque se encuentren ya habilitados en la flota a la que se incorporen. Cuando se pretenda obtener una habilitación de tipo al margen de un Operador autorizado, se seguirá un proceso de instrucción, aprobado al efecto por la autoridad aeronáutica, estableciéndose las restricciones de utilización correspondientes».

2.1.4.2.3.1 «Se considerará satisfecho el requisito de experiencia contenido en a) anterior, en caso de que el programa correspondiente a la fase de formación práctica especificada en c) incorpore un proceso particular de instrucción al efecto en vuelo o simulador, apropiado a la habilitación de tipo que se pretende, y así sea específicamente aprobado, o haber realizado satisfactoriamente un curso de formación práctica al efecto en vuelo o simulador, específicamente aprobado, en un centro de instrucción autorizado».

2.1.4.2.6, c) «Capacitación en línea, de acuerdo con las restricciones que se establecen en virtud de los resultados de la prueba descrita en b) anterior, una vez otorgada la habilitación restringida».

2.1.4.3 «Habilitación de tipo según lo estipulado en 2.1.2.2, b): El solicitante habrá demostrado la pericia y los conocimientos necesarios para la utilización segura del tipo de helicóptero de que se trate, correspondientes a las funciones de Piloto del solicitante. Cuando se trate de helicópteros certificados para dos Pilotos y para obtener la primera habilitación de tipo, demostrará los conocimientos correspondientes al programa establecido para la obtención del título de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Helicóptero, al nivel que se determine por la autoridad aeronáutica».

2.1.4.5 «El ejercicio de las funciones inherentes a una habilitación de tipo estará sujeto a las condiciones relativas a experiencia reciente y verificaciones periódicas, señaladas en el Reglamento de Circulación Aérea, así como aquellas otras de carácter operacional que, con carácter general o como especificaciones particulares, sean de aplicación».

2.1.4.6 «Habilitación de tipo según lo establecido en 2.1.2.2, d): Para la obtención por un Piloto privado de una habilitación de tipo serán de aplicación las condiciones establecidas en 2.1.4.2.5».

2.1.4.6.1 «Cuando se trate de la primera habilitación, será necesaria la acreditación de doscientas cincuenta horas de vuelo adicionales a la experiencia requerida en 2.3.1.3, que se reducirán a doscientas si son efectuadas en aviones multimotores, o a cien en el caso de aviones reactores».

2.1.4.6.2 «Se considerará satisfecho el requisito de experiencia contenido en 2.1.4.6.1 anterior en caso de haberse realizado satisfactoriamente un curso de formación práctica al efecto en vuelo o simulador, y específicamente aprobado en una organización autorizada al efecto».

4.3.2.26, b) «Perforación sin cicatrizar (abierta) de la membrana del tímpano. Una perforación simple y seca no implica necesariamente que haya de considerarse como no apto al solicitante. En tales circunstancias, no se otorgarán títulos o mantendrán en vigor las licencias, a no ser que se cumplan los requisitos auditivos estipulados en 4.3.4».

Disposición transitoria segunda.

«A los poseedores de un título de Radioperador de a bordo, les serán de aplicación, a partir del 15 de noviembre de 1994, en lo referente a las operaciones internacionales, las previsiones de los artículos 39, b) y 40 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El mantenimiento en vigor de la licencia correspondiente se realizará en los términos de la Orden de 24 de mayo de 1955, en

tanto los interesados mantengan las condiciones para ejercer las atribuciones del título.

Hasta el 15 de noviembre de 1994, los títulos y licencias de Radioperador de a bordo tendrán plena validez, tanto en el ámbito nacional como en el internacional».

Segundo.—Quedan suprimidos de la citada Orden los apartados 1.2.4.2.1, 1.2.5.1, 1.2.5.3.1 y 2.5.1.3.1.

Tercero.—Los apartados de la Orden que a continuación se señalan, quedan corregidos en los términos que se indican:

2.1.2.2, c) «Cualquier tipo de aeronave, no incluida en los apartados a) y b) anteriores, siempre que se considere necesario por la autoridad aeronáutica, por razones de seguridad aérea, determinándose las condiciones de aplicación al establecerse dicha habilitación».

2.1.2.2.1 «Dejarán de anotarse las habilitaciones de tipo expedidas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Orden para aviones certificados para un solo Piloto, no incluidos en los apartados 2.1.2.2, c) o d)».

2.1.9 «Los titulares de las licencias que hayan cumplido los sesenta años no podrán actuar como Piloto al mando o Copiloto en servicios de transporte aéreo comercial».

2.4.1.4.1.1, d) «Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche: Cinco horas de vuelo nocturno comprendidos cinco despegues y cinco aterrizajes como Piloto a los mandos».

2.4.1.5.3 «La experiencia de vuelo por instrumentos, especificada en 2.4.1.4.1.1, c) y 2.4.1.5.1, h), y la de vuelo nocturno, especificada en 2.4.1.4.1.1, d) y 2.4.1.4.2, no dan derecho al titular de una licencia de Piloto comercial de avión a pilotar aviones en condiciones IFR».

2.5.1.5 «Instrucción de vuelo: El solicitante habrá recibido la instrucción con doble mando exigida para expedir el título y la licencia de Piloto comercial de avión (2.4.1.5) y de habilitación de vuelo por instrumentos-avión (2.6.1.3)».

2.5.1.6.1.1 «El solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descrito en 2.5.1.6.1 con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que el título de Piloto de transporte de línea aérea de avión confiere a su titular,

y:

- a) Pilotar el avión dentro de sus limitaciones.
- b) Ejecutar todas las maniobras con suavidad y precisión.
- c) Demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo.
- d) Aplicar los conocimientos aeronáuticos.
- e) Dominar el avión en todo momento de modo que nunca haya duda en cuanto a la ejecución de algún procedimiento o maniobra.

f) Comprender y aplicar los procedimientos de coordinación de la tripulación, y para el caso de incapacidad de alguno de sus miembros, y

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

2.8.1.4.1.1, a) «Treinta y cinco horas como Piloto al mando».

2.8.1.4.1.1, d) «Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, cinco horas de vuelo nocturno comprendidos cinco despegues y cinco aterrizajes como Piloto a los mandos».

2.12.1.2 Suprimir el segundo párrafo a) y su epígrafe (conocimiento general de aeronaves).

2.13.1.2.1 «El solicitante deberá demostrar un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de Piloto de globo libre confiere a su titular, en lo que respecta a los procedimientos y fraseología radiotelefónicos correspondientes a los vuelos VFR y a las medidas que deben adoptarse en caso de fallo de las comunicaciones».

3.3.2.4.1, a) «La superación de un curso reconocido que incluya los elementos de 3.3.2.4, a), en el cual podrán utilizarse simuladores aprobados al efecto».

4.3.2.5.1 «Algunas anomalías que se presentan corrientemente, tales como la arritmia respiratoria extrasístoles aislados que desaparecen con el ejercicio, taquicardia debida a la agitación o al ejercicio o bradicardia que no vaya acompañada de disociación auriculoventricular, pueden considerarse comprendidas dentro de los límites normales».

4.3.2.18 «Los casos de hipertrofia importante localizada o generalizada de las glándulas linfáticas y las enfermedades de la sangre, se considerarán como causa de incapacidad, excepto en los casos en que el dictamen médico acreditado, indique que no es probable que la afección afecte el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante».

Disposición transitoria undécima.

«Conforme a lo previsto en la disposición transitoria cuarta del Real Decreto 959/1990, durante un año a partir del día 26 de julio de 1990, no se exigirán los requisitos de titulación académica establecidos en la presente Orden ministerial».

Cuarto.—Esta Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 4 de febrero de 1994.

BORRELL FONTELLES

Ilmos. Sres. Secretario general para los Servicios de Transportes y Director general de Aviación Civil.