

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**2326** *CORRECCIÓN de erratas del Convenio de Seguridad Social entre el Reino de España y la República de Túnez, hecho en Túnez el 26 de febrero de 2001.*

Advertidas erratas en el Convenio de Seguridad Social entre el Reino de España y la República de Túnez, hecho en Túnez el 26 de febrero de 2001, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 309, de 26 de diciembre de 2001, se procede a efectuar las oportunas rectificaciones:

En la página 49630, primera columna, artículo 1, primera línea, donde dice: «Las expresiones y términos que se enumeran...», debe decir: «1. Las expresiones y términos que se enumeran...».

En la página 49631, primera columna, artículo 7, primera línea, donde dice: «Lo dispuesto en el artículo 6 tendrá las siguientes...», debe decir: «1. Lo dispuesto en el artículo 6 tendrá las siguientes...».

En la página 49632, segunda columna, artículo 13, primera línea, donde dice: «El trabajador que deja de tener derecho a las...», debe decir: «1. El trabajador que deja de tener derecho a las...».

En la página 49636, segunda columna, artículo 40, apartado 2, cuarta línea, donde dice: «...materia en cada una de t=las Partes Contratantes en...», debe decir: «...materia en cada una de las Partes Contratantes en...».

## MINISTERIO DE FOMENTO

**2327** *REAL DECRETO 99/2002, de 25 de enero, por el que se modifica parcialmente el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.*

A fin de dar cumplimiento a la disposición adicional cuadragésima de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y para completar la recepción por el ordenamiento jurídico español de la Directiva 96/67/CE, del Consejo, de 15 de octubre, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad,

fue aprobado el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.

Este Real Decreto tiene por objeto introducir determinadas modificaciones en el régimen de las autorizaciones para la prestación de servicios de asistencia en tierra para adaptarlo a las características de cada aeropuerto, y apreciar con mayor rigor las previsiones de la citada Directiva en relación con la subcontratación de actividades en el caso de autoasistencia, el control contable de la ausencia de transferencias financieras y la exigencia de un centro de explotación o establecimiento permanente en España.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 de enero de 2002,

### DISPONGO:

**Artículo único.** *Modificación del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.*

1. Se modifican los artículos 1, 4.3, 4.4, 9.1, 10.2.a), 11.1, 11.2.a), 13, 14.1.c), 14.2, 14.3 y 15.3, así como la disposición adicional cuarta del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, que quedan redactados como sigue:

Uno. Artículo 1. *Objeto.*

«Este Real Decreto tiene por objeto regular la prestación de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de interés general.»

Dos. Artículo 4.3.

«3. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea inferior al indicado en el apartado anterior habrá un solo agente que preste los servicios de rampa a terceros por categoría.»

Tres. Artículo 4.4.

«4. Por Orden del Ministro de Fomento, a propuesta de AENA, podrá incrementarse progresivamente al número de agentes cuando las condiciones en los aeropuertos lo permitan. A tal efecto, AENA elevará anualmente un informe al Ministerio de Fomento sobre la evolución de la calidad de los servicios de la asistencia en tierra, así como de los precios correspondientes.

No obstante lo anterior, cuando las condiciones del aeropuerto lo permitan, AENA podrá incrementar el número de agentes que presten servicios de rampa exclusivamente a las aeronaves que realicen

operaciones de aviación general, de trabajos aéreos o de transporte aéreo comercial no regular con aeronaves cuyo peso máximo al despegue sea inferior a 10 toneladas o que tengan menos de 20 asientos, con la condición de que el fletador o fletadores no revendan a terceros parte de la capacidad.»

Cuatro. Artículo 9.1.

«1. La prestación de servicios de asistencia en tierra por un agente o de autoasistencia por un usuario requiere la previa obtención de una autorización para cada uno de los aeropuertos de interés general.

En el caso de prestación del servicio por una unión temporal de empresas, será requisito imprescindible que todas y cada una de ellas posean dicha autorización.»

Cinco. Artículo 10.2.a).

«2. Para ejercer la actividad, los agentes y usuarios autorizados deberán cumplir, además, las siguientes obligaciones:

a) Disponer de un centro de explotación con capacidad operativa adecuada a la actividad que desarrollan.»

Seis. Artículo 11.1.

«1. Los interesados en la obtención de una autorización para la prestación de servicios de asistencia en tierra o de autoasistencia deberán formular a la Dirección General de Aviación Civil una solicitud, en la que se precisarán, para cada aeropuerto, las categorías de servicio para las que se solicita y que se acompañará de los documentos que justifiquen el cumplimiento de las condiciones exigidas en el apartado 1 del artículo 10.

El cumplimiento de las condiciones previstas en los párrafos b), c), d) y e) de dicho apartado podrá acreditarse mediante una declaración responsable de los interesados de no hallarse incurso en ninguna de las circunstancias a las que los mismos se refieren.»

Siete. Artículo 11.2.a).

«a) Certificado de inscripción en el Registro Mercantil, si se trata de empresarios individuales, o bien la escritura de constitución o modificación inscrita en el Registro Mercantil, si se trata de empresarios que sean personas jurídicas españolas y siempre que este requisito sea exigible conforme a la legislación mercantil que les sea aplicable. Si no lo fuere, la escritura o documento de constitución, de modificación, estatutos o acto fundacional, en el que consten las normas por las que se regula su actividad, inscritos, en su caso, en el correspondiente Registro oficial.

Cuando se trate de empresarios no españoles de Estados miembros de la Comunidad Europea, o de Estados signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, la documentación que acredite su inscripción en un registro profesional, comercial o análogo cuando este requisito sea exigido por la legislación del Estado respectivo y, si no lo fuere, informe emitido por la Embajada o por una Oficina Consular de España en el Estado correspondiente en el que figure que el interesado ha formulado declaración jurada de que tiene capacidad para obligarse conforme a las leyes de su Estado.

Los demás empresarios extranjeros, el informe emitido por la Embajada o por una Oficina Consular de España en el Estado correspondiente en el que se indique que figuran inscritos en el Registro local profesional, comercial o análogo o, en su defecto, que tienen capacidad para obligarse conforme a las leyes de su Estado y que actúan habitualmente en el tráfico local en el ámbito de las actividades a que se refiere su solicitud y, además, el informe de esa representación diplomática o consular sobre la reciprocidad de trato a los empresarios españoles en el respectivo Estado.»

Ocho. Artículo 13. *Suspensión y revocación de las autorizaciones.*

«La eficacia de las autorizaciones estará condicionada al mantenimiento, en todo momento, de las condiciones exigidas para su otorgamiento.

El incumplimiento sobrevenido de tales condiciones, así como de las obligaciones establecidas en los párrafos a), b) o d) del artículo 10.2, y, en todo caso, de las restantes obligaciones establecidas en el mismo artículo, cuando perjudique de modo grave la seguridad del aeropuerto o el regular funcionamiento de los servicios aeroportuarios, dará lugar a la suspensión cautelar de la autorización y a la iniciación del correspondiente procedimiento de revocación, en el que se dará siempre audiencia al interesado. Si durante la tramitación de dicho procedimiento las irregularidades observadas son subsanadas, quedará sin efecto la suspensión.

Tanto la suspensión cautelar como la revocación se adoptarán por la Dirección General de Aviación Civil mediante resolución motivada.»

Nueve. Artículo 14.1.c).

«c) Los agentes de asistencia serán seleccionados por AENA, previa consulta al Comité de Usuarios, siempre que AENA no preste servicios similares en el aeropuerto y no controle, directa ni indirectamente, o tenga participación en una empresa que preste los mismos servicios en dicho aeropuerto.»

Diez. Artículo 14.2.

«2. AENA podrá prestar directamente servicios de asistencia en tierra sin someterse al procedimiento de selección previsto en el apartado 1, o autorizar a otra empresa, controlada por la entidad para la prestación, si bien será tenida en cuenta a efectos de la determinación del número de agentes de asistencia en tierra señalados en el artículo 4.»

Once. Artículo 14.3.

«3. A partir del 1 de enero de 2001, en los aeropuertos cuyo tráfico anual sea superior a dos millones de pasajeros o 50.000 toneladas de carga transportada por avión, al menos uno de los agentes de asistencia en tierra seleccionado deberá ser independiente de AENA, de los usuarios que durante el año anterior al de la selección hayan transportado más del 25 por 100 de los pasajeros o de la carga registrada en el aeropuerto y de entidades que controlen o estén controladas directa o indirectamente por AENA o por dichos usuarios.»

Doce. Artículo 15.3.

«3. El control contable de AENA, que en todo caso incluirá la comprobación de la ausencia de flujos financieros entre su actividad como entidad gestora y su actividad como agente de asistencia

en tierra, se efectuará de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 2188/1995, de 28 de diciembre, por el que se desarrolla el régimen de control interno ejercido por la Intervención General de la Administración del Estado.»

Trece. Disposición adicional cuarta. *Selección de agentes en los aeropuertos de menor tráfico aéreo:*

«A efectos de la selección de los agentes encargados de la prestación de los servicios de asistencia en tierra, en los aeropuertos cuyo tráfico anual sea inferior a dos millones de pasajeros o 50.000 toneladas de carga transportada por avión, AENA podrá agrupar todos o algunos de los aeropuertos en un único proceso de selección. En lo demás, la selección se llevará a cabo de acuerdo con lo regulado en los apartados 1 y 2 del artículo 14. Las referencias contenidas en dicho procedimiento al Comité de Usuarios se entenderán aplicables en su caso según lo exigido en el apartado 1 del artículo 7.»

2. Se añade un nuevo párrafo g) al artículo 2 del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, que tendrá la siguiente redacción:

«g) Aviación General: toda operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.»

3. Se deroga la disposición adicional tercera del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.

**Disposición transitoria única.** *Adaptación de los contratos.*

Los contratos sobre servicios de asistencia en tierra suscritos entre AENA y los agentes y usuarios deberán revisarse para adaptarlos a las previsiones del presente Real Decreto. Dicha revisión se efectuará en el plazo de tres meses a contar de la fecha de entrada en vigor de este Real Decreto.

**Disposición final única.** *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid a 25 de enero de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,

FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

**2328** *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.*

El JAR-FCL 1.215 establece las divisiones de las habilitaciones de clase entre las que se encuentran las correspondientes a «todos los hidroaviones monomotores de pistón» y «todos los hidroaviones multimotores de pistón».

En el párrafo (c) de dicho JAR-FCL 1.215 se establece que «los requisitos para la emisión o revalidación/renovación de una habilitación de clase hidroavión se dejan a discreción de la Autoridad».

En atención a lo dicho y a lo establecido en la disposición final primera 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 de los aviones civiles, mediante esta Resolución se establecen los procedimientos para los siguientes fines:

a) Obtención y anotación en una licencia, sea JAR-FCL o Nacional, de las habilitaciones de hidroavión contenidas en el JAR-FCL 1.215.

b) La revalidación o renovación de dichas habilitaciones.

c) La aceptación de las habilitaciones obtenidas en terceros países.

d) La aceptación de procesos de formación realizados en países de las JAA con este fin.

Para dar satisfacción a las necesidades descritas, esta Dirección General de Aviación Civil resuelve:

1. Obtención de habilitaciones.

1.1 Hidroavión monomotor de pistón.

1.1.1 Para la obtención de la habilitación se cumplirán los requisitos establecidos en el JAR-FCL 1.240(b)(2), JAR-FCL 1.261(a)(1), (b)(1) y (c) y JAR-FCL 1.262(a).

1.1.2 La enseñanza de conocimientos teóricos se ajustará a lo establecido en el apéndice 1 al JAR-FCL 1.261(a), con los contenidos aplicables descritos en la AMC FCL 1.261(a) publicada mediante Resolución de esta Dirección General de 18 de abril de 2000, excepto los párrafos 6, 7 y 8.

A dicho programa se añadirá un capítulo referente a procedimientos operacionales en el que se incluirán los conceptos específicos de las actuaciones de despegue, aterrizaje y circulación en una hidrosuperficie, así como los criterios para la selección de las mismas y/o el conocimiento de las autorizadas para estos fines.

La enseñanza en vuelo previa a la prueba de pericia se realizará teniendo en cuenta lo establecido en el apéndice 3 al JAR-FCL 1.240, a través del correspondiente programa de instrucción en vuelo.

1.1.3 Las FTO, TRTO, Escuelas registradas, los centros subcontratados provistos por un operador o fabricante o, en casos excepcionales, los instructores de vuelo que quieran impartir este tipo de formación someterán un programa de conocimientos teóricos e instrucción en vuelo a la aprobación de esta Dirección General.

1.1.4 La prueba de pericia en vuelo se realizará de acuerdo con lo establecido en el apéndice 3 al JAR-FCL 1.240, tomando en consideración de una forma especial las circunstancias operacionales del uso de hidrosuperficies, fundamentalmente en los procedimientos de despegue, amaraje y control de la circulación y estacionamiento de la aeronave en el agua.

1.2 Hidroavión monomotor turbopropulsado.

1.2.1 Para la obtención de la habilitación se cumplirán los requisitos y se seguirán los procedimientos establecidos en el párrafo 1.1 anterior, referidos específicamente a la marca de hidroavión de que se trate.

1.3 Hidroavión multimotor de pistón.

1.3.1 Para la obtención de la habilitación se cumplirán los requisitos establecidos en el JAR-FCL 1.240(B)(2), JAR-FCL 1.260, JAR-FCL 1.261(a), (b)(1) y (2) y (c), JAR-FCL 1.262(a).

1.3.2 Los cursos de formación se ajustarán, con las salvedades específicas de la clase de avión, a lo dispuesto en los párrafos 1.1.2 y 1.1.3 anteriores.

1.3.3 La prueba de pericia en vuelo se realizará de acuerdo con lo establecido en el apéndice 3 al JAR-FCL 1.240, tomando en consideración de una forma