

ACTUALIZACIÓN DE LA NORMATIVA NACIONAL ESPAÑOLA SOBRE TRANSPORTE AÉREO.¹

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. Por tanto, parte importante de esta nueva normativa tiene por finalidad compatibilizar y actualizar la normativa nacional de manera acorde con la s regulaciones comunitarias.

Ejercicio que, como se verá, no es, ni mucho menos, poco importante o cosmético.

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

¹ BOE 20.09.2022



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)».

El Real Decreto que estamos analizando 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 características propias del ordenamiento jurídico interno español 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.

Las anteriores disposiciones se completan con la derogación de la normativa nacional que ha devenido inaplicable dado que su contenido ha quedado inaplicable al quedar cubierto por los reglamentos europeos. Además, por simplificación se procede a dejar sin efecto las resoluciones administrativas dictadas en aplicación de la normativa derogada.

De manera puntual, 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 el mismo.

En lo que respecta al régimen en materia de licencia de controladores de tránsito aéreo, se ha decidido – criterio que nos parece innecesario y pudiera dar lugar a confusiones - mantener vigente, aunque 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.

Tendremos mucho gusto en ampliar o comentar cualquier aspecto de esta nueva normativa.

Madrid, 21 de Septiembre de 2022///



