



# Licencias y habilitaciones para pilotos civiles: aceptación y convalidación

LUIS RODRIGUEZ GIL  
*Subdirector General del Control del Transporte Aéreo*

**E**l artículo publicado en esta misma revista que lleva por título "Régimen legal aplicable al personal de vuelo: títulos y licencias aeronáuticas civiles", nos introduce en el tema de la obtención y mantenimiento de las licencias y habilitaciones de pilotos civiles, sobre el que, ahora, quere-

mos abundar. Lo haremos asomándonos a la normativa y procedimientos vigentes en orden a la aceptación y convalidación de licencias y habilitaciones de pilotos civiles emitidas de forma distinta, en cuanto a reglas, autoridad emisora o país de origen, a la descrita en el artículo citado. Asimismo ex-

pondremos las perspectivas -hoy casi realidad- del futuro de la licencia europea común y armonizada para pilotos civiles.

## SITUACION ACTUAL

El ámbito de referencia es prolijo en cuanto a la diversidad de licencias



### a) Licencias y habilitaciones civiles obtenidas en países no comunitarios

El punto de partida será siempre una licencia o habilitación expedida de acuerdo con los requisitos mínimos exigidos en el anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional por las autoridades competentes de cualquier país miembro de la OACI. La aceptación -habitualmente llamada convalidación- de estas licencias o habilitaciones se puede llevar a cabo tomando como base al artículo 1.2.2.2. de la Orden Ministerial de 14 de julio de 1995 sobre títulos y licencias aeronáuticos civiles.

Al aspirante, después de estudiar individualmente su caso, se le convalidan más o menos materias de las que conforman el programa de conocimientos teóricos, teniendo en cuenta la categoría de la licencia cuya convalidación se solicita y la formación o experiencia que aporte. Todos los requisitos establecidos en la normativa civil española y que no sean convalidados en la resolución correspondiente, deberá cumplimentarlos en su totalidad.

Esta situación general, a su vez, da lugar a situaciones particulares. Veamos alguna.

Si lo que se trata de convalidar es una licencia de **Piloto Comercial (avión-helicóptero)** solamente se obtiene convalidación de radiotelefonía y esto aún en el caso de que el aspirante acredite que se encuentra en posesión del correspondiente "certificado restringido de radiofonista internacional de a bordo" expedido por

las autoridades del país que ha emitido la licencia.

Si se tratase de una licencia de **Piloto de Transporte de Línea Aérea (avión-helicóptero)** la convalidación afectaría a todas las materias teóricas requeridas para la obtención del título y licencia de piloto comercial (avión-helicóptero) y de la habilitación para vuelo instrumental, exceptuando, por sus especiales circunstancias de carácter local, el Derecho Aéreo y los Procedimientos Operacionales de las que siempre se debe realizar examen, así como debe superar, asimismo, las correspondientes pruebas en vuelo.

En ambos casos, y de acuerdo con lo establecido en la Resolución de esta Dirección General de 8 de noviembre de 1995, se pueden alcanzar resultados más favorables si se acredita "alta experiencia" en los términos establecidos en los anexos que se reproducen al final de este artículo.

### b) Licencias y habilitaciones civiles obtenidas en países de la Unión Europea

La peculiaridad de estas licencias y habilitaciones permite la contemplación de dos figuras diferentes: aceptación y reconocimiento. La primera es aplicable a cualquier licencia o habilitación expedida a *cualquier ciudadano* por autoridades de países miembros de la UE. La segunda lleva a una mayor concreción: es la figura aplicable a las licencias emitidas a favor de *ciudadanos de la UE*, por las autoridades de países miembros de la UE.

*Aceptación.*— La base normativa

posibles y, consecuentemente, a la diversidad normativa existente en la materia. Por ello vamos a contemplar algunos de los posibles escenarios cuando se trata de la aceptación o convalidación de licencias de pilotos, tanto civiles como militares:

## AVION REQUISITOS A CUMPLIMENTAR TITULARES ALTA EXPERIENCIA NO COMUNITARIA

LICENCIA	EXPERIENCIA	MATERIAS NO CONVALIDADAS	RESTO DE REQUISITOS OM 14.07.95
PTLA	1.500 horas de vuelo como piloto al mando en avión que requiera copiloto	<b>PTLA</b> Derecho Aéreo, Procedimientos Operacionales	Edad Requisitos académicos Reconocimiento médico Prueba de vuelo
PTLA	1.500 horas de vuelo en avión que requiera copiloto	<b>PC</b> Derecho Aéreo, Procedimientos Operacionales <b>IFR</b> Derecho Aéreo, Procedimientos Operacionales <b>Conocimientos inherentes a la Hab. tipo</b> Derecho Aéreo, Procedimientos Operacionales	Edad Requisitos académicos Reconocimiento médico Prueba de vuelo
PC + IFR	1.000 horas de vuelo como piloto al mando en transporte aéreo comercial, después de obtener la licencia	<b>PC</b> Derecho Aéreo, Procedimientos Operacionales <b>IFR</b> Derecho Aéreo, Procedimientos Operacionales	Edad Requisitos operacionales Reconocimiento médico Prueba de vuelo

**HELICOPTERO**  
**REQUISITOS A CUMPLIMENTAR TITULARES ALTA EXPERIENCIA NO COMUNITARIA**

LICENCIA	EXPERIENCIA	MATERIAS NO CONVALIDADAS	RESTO DE REQUISITOS OM 14.07.95
PTLA	1.500 horas de vuelo como piloto al mando en helicóptero que requiera copiloto	<b>PTLA</b> Derecho Aéreo, Procedimientos Operacionales	Edad Requisitos académicos Reconocimiento médico Prueba de vuelo
PTLA	1.500 horas de vuelo en helicóptero que requiera copiloto	<b>PC</b> Derecho Aéreo, Procedimientos Operacionales <b>Conocimientos inherentes a la Hab. tipo</b> Derecho Aéreo, Procedimientos Operacionales	Edad Requisitos académicos Reconocimiento médico Prueba de vuelo
PC	1.000 horas de vuelo como piloto al mando en transporte aéreo comercial. Realizadas después de obtener la licencia	<b>PC</b> Derecho Aéreo, Procedimientos Operacionales	Edad Requisitos operacionales Reconocimiento médico Prueba de vuelo
IFR	500 horas de IFR desde la obtención de la habilitación. Si se encuentra en una de las categorías anteriores	<b>IFR</b> Derecho Aéreo, Procedimientos Operacionales	Reconocimiento médico Prueba de vuelo

para hacer efectiva la figura de la *aceptación* es la Orden Ministerial de 30 de junio de 1992, sobre la aceptación de licencias expedidas en los estados miembros de las Comunidades

Europeas al personal que ejerce funciones en la Aviación Civil, mediante la que se transpone la Directiva del Consejo 91/670/CEE de 16 de diciembre de 1991, sobre el mismo ob-

jeto. Esta figura conlleva la expedición de una licencia española como resultado de los distintos procedimientos.

El aspirante obtiene una resolución

## Régimen legal aplicable al personal de vuelo: títulos y licencias aeronáuticos civiles

**M<sup>a</sup> DOLORES LIZARRAGA LACALLE**  
*Letrado de Aena*

**E**l Convenio de Chicago, en el artículo 32, establece que tanto el piloto como los demás miembros de la tripulación de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidas o convalidadas por el Estado de matrícula de la aeronave, reservándose a cada Estado contratante el derecho de no reconocer a sus súbditos las licencias otorgadas por otro Estado<sup>1</sup>; no obstante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en aplicación del Convenio, los certificados y licencias podrán ser reconocidos como válidos por los demás estados contratantes<sup>2</sup>.

Completa estas disposiciones el Convenio al determinar que el titular de una licencia que no reúna todas las condiciones prescritas por la norma internacional deberá llevar anotada en ella la enumeración de los aspectos en que deje de cumplir dichas condiciones<sup>3</sup>. Por otra parte, los Estados contratantes se comprometen a colaborar para alcanzar el mayor grado de uniformidad posible en sus reglamentacio-

nes mediante la adopción de normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, haciendo el Convenio mención expresa del otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico<sup>4</sup>.

Estas "normas y métodos recomendados", están contenidas en los 18 anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional. En el anexo 1<sup>º</sup> figuran las reglas generales relativas al otorgamiento de licencias al personal, distinguiendo entre licencias y habilitaciones para miembros de la tripulación de vuelo que no sean pilotos (navegantes y mecánicos de a bordo) y licencias y habilitaciones para el personal que no pertenezca a la tripulación de vuelo (técnicos de mantenimiento y controladores de tráfico aéreo).

El otorgamiento de licencias es el acto de autorizar determinadas actividades acreditando que el poseedor de las mismas ha demostrado que reúne los requisitos exigidos para ejercerlas. El solicitante deberá satisfacer estos requisitos, proporcionales a la complejidad de la tarea que debe desempeñar. Mediante el examen o las pruebas que la autoridad aeronáutica estime oportunas, el solicitante habrá de demostrar el nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que le confiere la licencia, la experiencia en vuelo y la pericia para realizar los procedimientos y las ma-

<sup>1</sup>Véase Sentencia del Tribunal Supremo, de fecha 8 de mayo de 1991 que aplica el artículo 32 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

<sup>2</sup>Artículo 33 del convenio citado.

<sup>3</sup>Artículo 39 del Convenio.

<sup>4</sup>Artículo 37b) del Convenio.

mediante la que se le convalidan las materias del programa correspondiente: performance y planificación de vuelo, principios de vuelo y radiotelefonía, para el título de piloto comercial (avión-helicóptero) y las de conocimiento general de las aeronaves, performance y planificación de vuelo y radiotelefonía para la habilitación de vuelo instrumental (avión-helicóptero). Como ocurre en el caso de la convalidación de licencias emitidas en cualquier país de la OACI, debe cumplimentar el resto de requisitos exigidos en la normativa vigente incluidas las pruebas de verificación en vuelo.

**Reconocimiento.**—Su base normativa es la orden de 21 de enero de 1997 sobre el reconocimiento de licencias de piloto de aeronave emitidas en países de la Unión Europea a ciudadanos de la misma.

El reconocimiento se realiza en for-

ma de un permiso (materializado como un documento anexo a la licencia original) para actuar como miembro de la tripulación de vuelo en aeronaves matriculadas en España. Este reconocimiento, lo mismo que todos los elementos constitutivos de la licencia

emitida por el país miembro de la UE, se mantendrán en vigor mientras subsista la validez de la licencia que se sometan al reconocimiento, siendo responsabilidad de su titular mantenerla en vigor de acuerdo con los procedimientos del estado emisor.



niobras, así como la aptitud psicofísica del solicitante.

### CONCEPTO Y CLASIFICACION DEL PERSONAL AERONAUTICO

La Ley de Navegación Aérea que recoge a lo largo de su articulado los principios enunciados por el Convenio de Chicago, dedica el capítulo X al personal aeronáutico estableciendo en su artículo 55 la clasificación de personal de vuelo y personal de tierra.

Hecha esta clasificación general, dispone la Ley en el artículo 56 que el personal de vuelo es el destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave y que constituye su tripulación.

Podemos distinguir cuatro tipos de relaciones laborales<sup>5</sup> entre el personal de vuelo que, como determina la Ley, constituye la tripulación de la aeronave: el comandante de la aeronave, que es la persona destinada al mando; los pilotos en general cuya misión es el pilotaje de la aeronave; la tripulación técnica, es decir, los mecánicos de a bordo y, finalmente, el personal de servicio de a bordo: tripulantes de cabina de pasajeros.

En cuanto a la tripulación técnica, comprende a todos los individuos a quienes se confía una actividad relacionada con la conducción de la aeronave; el personal no técnico es aquel que está integrado por las personas que desempeñan funciones complementarias de la navegación o están al servicio de los pasajeros<sup>6</sup>. Parece que olvida la Ley referirse a este personal en el artículo 56, no obstante, en el artículo 58 determina que será necesario, para el ejercicio de cual-

quier función técnica propia de la navegación aérea, el título que faculte para dicha misión y el cumplimiento de las condiciones que reglamentariamente se determinen.

La Orden del Ministerio de Transportes de 14 de julio de 1995 entre sus definiciones incluye la de "miembro de la tripulación de vuelo", que es el poseedor de un título y una licencia a quien se le asignan funciones en la cabina o de pilotaje esenciales para la operación de una aeronave o durante el tiempo de vuelo.

En este punto es de señalar que, así como se han recogido mediante el Real Decreto 959/1990 y la Orden Ministerial que lo desarrolla, las normas y métodos recomendados por la OACI en el anexo 1 en lo que a pilotos se refiere, no ha sido así, hasta la fecha, en lo que se refiere a las licencias y habilitaciones precisas para la tripulación técnica; no obstante, tanto este personal como los tripulantes de cabina de pasajeros cuentan con sus propias normas laborales, es decir los convenios colectivos de trabajo.

### REAL DECRETO 959/1990 SOBRE TITULOS Y LICENCIAS AERONAUTICOS CIVILES

En su exposición de motivos se refiere expresamente al artículo 56 de la Ley de Navegación Aérea que establece

<sup>5</sup>José Daniel Purada Vázquez "La Relación Jurídica Aeronáutica", pág. 132.  
<sup>6</sup>R. Utría "Derecho Mercantil", XVI Edición, pág. 1.009.

### e) Licencias de pilotos militares españoles

El tratamiento de estas licencias y sus habilitaciones nos lleva nuevamente al artículo 1.2.2.2. de la Orden Ministerial de 14 de julio de 1995 de que hemos hablado en el primero de los escenarios.

En orden a la obtención de un título y una licencia civil al aspirante titular de una licencia expedida por las autoridades militares se le aceptan conocimientos teóricos y experiencia en. Esta aceptación se conforma en la práctica a través de una resolución que convalida más o menos materias de los componentes del programa específico para cada título y licencia civil teniendo en cuenta los estudios cursados como militar ya sea de empleo, en enseñanza superior militar, como militar de grado medio, etc. y atendiendo a los certificados de aptitud de vuelo e instrumentos que posea.

### Licencia comunitaria

En 1990 el director general de Aviación Civil, por parte de España, firmó los acuerdos de Chipre, que establecen un órgano de carácter técnico-legislativo, las JAA (Joint Aviation Authorities). Desde entonces se ha ido avanzando en una serie de trabajos referidos a las diferentes áreas que componen la seguridad operacional, que permitieron establecer unas normas comunes que armonicen los estándares de seguridad en los distintos países europeos.

Como no podía ser menos, el campo de la formación aeronáutica figura entre los de mayor prioridad. Fruto del trabajo desarrollado por el comité que se ocupaba de ello, es la publicación por parte de las JAA del código JAR FCL (Flight Crew Licensing), en el que se establecen los niveles de enseñanza, las materias teórico-prácticas y los procedi-

mientos para que, a través de las propias escuelas como centros aprobados al efecto, se puedan obtener las licencias de piloto civil de carácter común, y por tanto válidas en todos los países firmantes de dicho acuerdo.

Actualmente, dado que las JAA carecen de personalidad jurídica propia, los códigos que emanan de las mismas deben ser introducidos en el ordenamiento jurídico de cada país. En concreto en España se han dado los pasos para que el citado código JAR FCL se publique, lo que en breve será un hecho.

Habría que destacar que esta norma contemplará los procedimientos adecuados para el mantenimiento de las actuales licencias "nacionales" así como la posibilidad de obtener, de acuerdo con el procedimiento que se establezca, esta licencia común a partir de la "nacional".

que todo el personal de vuelo deberá estar en posesión del título aeronáutico correspondiente.

El artículo primero del Real Decreto establece los títulos aeronáuticos civiles, que son los siguientes: piloto privado de avión; piloto comercial de avión; piloto de transporte de línea aérea (avión); piloto privado de helicóptero; piloto comercial de helicóptero; piloto de transporte de línea aérea (helicóptero); piloto de planeador; piloto de globo libre; navegante; mecánico de a bordo.

Estos títulos deberán ir acompañados de una licencia de aptitud que fijará los límites de tiempo dentro de los cuales se pueden ejercer las atribuciones específicas del título, y en la licencia se anotarán tanto las habilitaciones como las restricciones del titular<sup>7</sup>.

Se establece con carácter general una limitación por razón de la edad para aquellos pilotos que hayan cumplido 60 años, los cuales no podrán actuar como piloto al mando o copiloto en servicios de transporte efectuados por remuneración o arrendamiento.

El Real Decreto introduce las siguientes definiciones:

**Título.**— Documento extendido por la Dirección General de Aviación Civil que acredita que el poseedor ha demostrado ante la autoridad otorgadora que reúne los requisitos exigidos para ejercer determinadas funciones.

**Habilitación.**— Anotación de una licencia, o asociada a ella en la que se especifican atribuciones referentes a la misma.

**Licencia.**— Documento expedido por la Dirección General de Aviación Civil en la que se fijarán los límites de tiempo dentro de los cuales el titular de la misma puede ejercer las atribuciones del título. En ella se anotarán las habilitaciones del titular y las restricciones, si las hubiere.

En lo que respecta a los requisitos exigidos para la obtención de cada uno de los títulos, cuya comprobación co-

rresponde al Ministerio de Fomento, éstos se refieren a la edad; requisitos académicos; conocimientos teóricos; experiencia en la instrucción de vuelo y el certificado de aptitud psicofísica adecuado.

Me voy a detener a continuación en los títulos de piloto comercial de avión, piloto de transporte de línea aérea de avión y mecánico de a bordo, por ser éste el personal que desarrolla la actividad a que nos venimos refiriendo en las empresas de transporte aéreo.

Para el piloto comercial de avión se exige haber cumplido la edad de 18 años; haber superado el curso de orientación universitaria o estudios equivalentes; acreditar, mediante la superación de los respectivos exámenes, una serie de conocimientos teóricos de acuerdo con programas oficiales y una experiencia de vuelo de al menos 200 horas, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

En cuanto al piloto de transporte de línea aérea, se le exige haber cumplido la edad de 21 años; haber superado el curso de orientación universitaria o estudios equivalentes; acreditar mediante la superación de exámenes conocimientos teóricos de acuerdo con programas oficiales y una experiencia de vuelo de 1.500 horas, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

En cuanto al mecánico de abordaje, deberá haber cumplido la edad de 18 años, haber superado el curso de orientación universitaria o estudios equivalentes; acreditar, mediante la superación de los oportunos exámenes, una serie de conocimientos teóricos conforme a los programas oficiales y una experiencia en la instrucción de vuelo de al menos 100 horas desempeñando funciones de mecánico de a bordo.

En lo que se refiere a las atribuciones conferidas a cada título<sup>8</sup>:

El *piloto comercial de avión* podrá:

<sup>7</sup>Artículo 2º del Real Decreto 959/1990.

<sup>8</sup>Artículo 4 del Real Decreto.

## CONCLUSIONES

En la actualidad en aplicación del régimen legal expuesto anteriormente, prácticamente se plantea la necesidad de tener que realizar un examen teórico de Derecho Nacional y Procedimientos Operativos, así como una prueba de verificación en vuelo, quedando el resto de elementos constitutivos de las licencias, como son parte de las materias teóricas, la enseñanza y la instrucción de vuelo recibida, sujetos a evaluación, y en los casos de equivalencia, eximidos.

En el futuro, las licencias emitidas en países no pertenecientes al ámbito de las JAA estarán sujetas a la posible validación de las mismas por un periodo no superior a un año, y a su conversión definitiva en aplicación de acuerdos entre el Estado de acogida y el Estado expedidor, en base a la reciprocidad y no obligando a su



aceptación por parte de los demás Estados miembros.

Los conocimientos, experiencia y pericia adquiridos en el servicio militar serán aceptados en orden al cum-

plimiento de los requisitos de estas futuras licencias, a discreción de la autoridad nacional, restringiéndose inicialmente a las aeronaves registradas en el Estado emisor ■

– Ejercer todas las atribuciones del piloto privado, es decir: actuar sin remuneración como piloto al mando o copiloto de cualquier avión que realice vuelos no remunerados, en las condiciones de vuelo para las que esté habilitado, teniendo en cuenta que para actuar en aeronaves de peso superior a 1.500 Kg. de peso máximo al despegue deberá poseer la habilitación de tipo.

– Actuar como piloto al mando de cualquier avión dedicado a vuelos que no sean de transporte comercial.

– Actuar como piloto al mando de actividades comerciales y servicios de transporte aéreo comercial en cualquier avión certificado para operaciones de un solo piloto.

– Actuar como copiloto en servicios de transporte aéreo comercial en aviones que requieren copiloto.

Se especifica que estas atribuciones se podrán ejercer en todas las condiciones de vuelo para las que se esté habilitado.

En cuanto al *piloto de transporte de línea aérea de avión*, podrá ejercer todas las atribuciones del piloto privado, del piloto comercial de avión y de habilitación de vuelo por instrumentos y podrá actuar como piloto al mando y copiloto de aviones en servicios de transporte aéreo.

Para el ejercicio de estas atribuciones se exige la previa disposición de la habilitación de tipo requerida<sup>9</sup>, añadiéndose que la autoridad otorgadora -es decir el Ministerio de Fomento- podrá establecer otras restricciones a las atribuciones, por razones de seguridad en la aviación civil. Se establecen las siguientes habilitaciones<sup>10</sup>:

– De clase: para aviones certificados para operaciones con un solo piloto.

– De tipo: para aviones certificados para operaciones con un mínimo de dos pilotos.

– De vuelo instrumental: para operar en esas condiciones.

– De instructor de vuelo: para impartir la enseñanza de vuelo.

El Real Decreto de títulos y licencias civiles se desarrolló mediante la Orden del Ministerio de Transportes, de fecha 30 de noviembre de 1990 en la que se concretaban los requisitos de los títulos y sus atribuciones, estableciéndose fundamentalmente los procedimientos de expedición de tales títulos y licencias y los periodos de validez de las mismas; esta Orden fue derogada por la de 14 de julio de 1995, como consecuencia de la Sentencia de la Audiencia Nacional de 26 de noviembre de 1993, que anulaba la orden anterior, por haberse omitido en su tramitación el preceptivo dictamen del Consejo de Estado.

La nueva Orden Ministerial prácticamente reproduce el contenido de la de 1990, con las modificaciones operadas por la de 4 de febrero de 1994. Son de especial interés las definiciones recogidas en el punto 1.1, así como las reglas relativas a convalidación de licencias y aceptación de títulos, licencias y habilitaciones concedidas por otros Estados.

En cuanto a la convalidación y aceptación de títulos, licencias y habilitaciones a las que se refería la Orden de 30 de noviembre de 1990, el Ministerio, por Orden de 30 de junio de 1992, traspuso a nuestro ordenamiento la Directiva 91/670 del Consejo de la Unión Europea sobre aceptación de licencias expedidas en los Estados miembros de la U.E. al personal técnico de vuelo de aviación civil, entendiéndose por tal a los pilotos, navegantes y mecánicos de a bordo, recogiendo el procedimiento especial para la aceptación de licencias expedidas por los demás Estados miembros. La Orden incluye un artículo por el que se excluyen de tal régimen de aceptación aquellas licencias, expedidas por un Estado comunitario, con fundamento en otra licencia, o en un elemento constitutivo de ella, expedida en un Estado no miembro; determinándose que cuando se expida un título y licencia con fundamento en otra licencia obtenida en un Estado no miembro, tal circunstancia deberá hacerse constar en la licencia ■

<sup>9</sup>Artículo 5 del Real Decreto.

<sup>10</sup>Artículo 6 del Real Decreto.