

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

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.

2. Aceptación de cursos realizados en otros países.

2.1 Cursos realizados en países miembros de las JAA.

2.1.1 Los cursos realizados en los países de las JAA, distintos de España, serán válidos a los efectos de anotación de esta habilitación, siempre y cuando hayan sido previamente aprobados por la Autoridad del País de que se trate, la prueba teórico-práctica haya sido realizada por un examinador autorizado de acuerdo con la subparte I del JAR-FCL y cuenten con informe favorable de la Inspección de Operaciones de esta Dirección General.

2.1.2 En los casos en que se trate de países miembros de las JAA que no hayan puesto en vigor el JAR-FCL se deberá acreditar la aprobación del programa por parte de la Autoridad aeronáutica y la autorización del centro que lo desarrolle.

2.2 Cursos realizados en países que no sean miembros de las JAA.

2.2.1 Cuando se trate de cursos realizados en terceros países no miembros de las JAA, además de acreditar los extremos indicados en el párrafo 2.1.2, el aspirante deberá realizar una prueba de pericia en vuelo con un instructor autorizado para este fin por esta Dirección General.

3. Instructores: Para poder impartir instrucción en vuelo en hidroaviones los pilotos titulares de una habilitación FI o CRI deberán acreditar haber realizado, al menos, cien horas de vuelo en hidroaviones.

4. Examinadores: La designación de examinadores para la realización de las pruebas de pericia y verificación de competencia de habilitaciones de clase hidroavión serán realizadas de acuerdo con los procedimientos generales, debiendo acreditar una experiencia en hidroaviones de, al menos, doscientas horas de vuelo.

5. Anotación de la habilitación.

5.1 Para la anotación de esta habilitación en la licencia, el interesado presentará en el Registro General del Ministerio de Fomento u otra oficina de registro de las contempladas en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, para el Servicio de Licencias de esta Dirección General los siguientes documentos:

Solicitud de anotación.

Certificado expedido por un examinador autorizado para este fin de que ha superado las pruebas teórico-prácticas correspondientes.

Impreso justificativo del abono de tasa.

Cuando se trate de la anotación de habilitaciones basadas en cursos realizados fuera de España, se acreditarán los extremos establecidos en 2.1 y 2.2, respectivamente. La Dirección General de Aviación Civil podrá requerir la traducción al español del contenido de la documentación, así como la legitimación de la misma de acuerdo con lo dispuesto en la Legislación española.

6. Validez de las habilitaciones.

6.1 La habilitación de hidroavión monomotor de pistón tendrá una validez de dos años. Su revalidación se realizará de acuerdo con lo establecido en el JAR-FCL 1.245(c). Cuando la habilitación haya caducado, se

renovará de acuerdo con lo establecido en JAR-FCL 1.245(f)(2). En ambos casos se tendrán en cuenta los elementos específicos para esta clase de aeronave establecidos en el párrafo 1.1.2 de esta Resolución.

6.2 La habilitación de hidroavión monomotor turbopropulsado tendrá una validez de dos años y se revalidará de acuerdo con lo establecido en el JAR-FCL 1.245(c)(2). Cuando la habilitación haya caducado, se renovará de acuerdo con lo establecido en JAR-FCL 1.245(f)(2). En ambos casos se tendrán en cuenta los elementos específicos para esta clase de aeronave establecidos en el párrafo 1.2.1 de esta Resolución.

6.3 La habilitación de hidroavión multimotor de pistón tendrá una validez de un año y se revalidará de acuerdo con lo establecido en el JAR-FCL 1.245(b). Cuando la habilitación haya caducado, se renovará de acuerdo con lo establecido en JAR-FCL 1.245(f)(2). En ambos casos se tendrán en cuenta los elementos específicos para esta clase de aeronave establecidos en el párrafo 1.3.3 de esta Resolución.

Madrid, 22 de enero de 2002.—El Director general, Enric Sanmartí Aulet.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

2329 *REAL DECRETO 101/2002, de 25 de enero, por el que se modifica parcialmente el Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Illes Balears.*

El Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Illes Balears, aprobado en desarrollo del artículo 7 de la Ley 30/1998, de 29 de julio, reguladora del Régimen Especial de las Illes Balears, establece un sistema de ayudas públicas orientado a disminuir el coste efectivo del transporte de mercancías interinsular o entre el archipiélago y la península de productos con origen en el archipiélago balear y destino en cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea y demás Estados firmantes del Acuerdo sobre el espacio económico europeo y viceversa.

A tal efecto, el citado Real Decreto determina los sectores económicos de atención preferente cuyos costes de transporte, marítimo o aéreo, son objeto de compensación, y regula con detalle el procedimiento para el otorgamiento de las compensaciones, los requisitos exigidos y las obligaciones asumidas por los beneficiarios de las mismas.

El artículo 8 establece que, las solicitudes de compensación deben acompañarse, entre otros documentos, de la acreditación de conocimiento de embarque y de la factura del flete, exigencias de difícil cumplimiento, dado que no existe aduana que pueda certificar la naturaleza de los productos transportados y que es práctica habitualmente seguida por numerosas empresas del archipiélago balear acogidas a dicho sistema la utilización de servicios de transporte, de pequeñas y frecuentes partidas, que abarcan desde la recogida de las mercancías en origen hasta su entrega en el destino final.

Este Real Decreto pretende exclusivamente solventar tales dificultades, para lo cual se introducen las necesarias correcciones en la regulación del procedimiento de concesión de las compensaciones.