



Consulta pública previa sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se regula la aeronavegabilidad, operaciones y licencias del personal de vuelo de las aeronaves incluidas en el Anexo II del Reglamento (CE) N° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, con el objetivo de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas, con carácter previo a la elaboración del correspondiente borrador o borradores, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en la Orden PRE/1590/2016, de 3 de octubre, por la se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 2016, por el que se dictan instrucciones para habilitar la participación pública en el proceso de elaboración normativa a través de los portales web de los departamentos ministeriales, se plantea la siguiente consulta pública.

Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren pueden hacer llegar sus opiniones sobre su contenido, hasta el día 30 de Noviembre de 2017, a través del siguiente buzón de correo electrónico:

con.publicas.aesa@seguridadaerea.es

Sólo serán consideradas las observaciones en las que el remitente esté identificado.

Muchas gracias por su colaboración.

Madrid, 6 de Noviembre de 2017.

De acuerdo con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se sustancia la consulta pública sobre un proyecto de Real Decreto para regular la aeronavegabilidad, operaciones y licencias del personal de vuelo de las aeronaves incluidas en el Anexo II del Reglamento (CE) N° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

1. Antecedentes de la norma

Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera y se modifica el registro de aeronaves privadas no mercantiles.

Real Decreto 1591/1999, de 15 de octubre, que modifica el Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera y se modifica el registro de aeronaves privadas no mercantiles.

Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero.

Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, artículos 2, 3 y 31.4.

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 relacionados con ellas.

Real Decreto 279/2007 de 23 febrero, por el que determina los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por helicópteros civiles. Orden FOM/2189/2010 de 7 de julio, por la que se sustituye el anexo 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. Orden FOM/3865/2008 de 18 de diciembre, por la que se modifica el anexo 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. (BOE nº 5, de 6 de enero de 2009).

Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 14 de noviembre de 1988 por la que se establecen los requisitos de aeronavegabilidad para las Aeronaves Ultraligeras Motorizadas (ULM), modificada por la Orden de 10 de abril de 1997 y por la Orden FOM/2225/2003, de 28 de julio de 2003. Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 24 de abril de 1986 por la que se regula el vuelo en ultraligero.

Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 30 de diciembre de 1985 por la que se regula el vuelo sin motor.

Orden FOM/2362/2008, de 29 de julio, por la que se establecen normas especiales sobre el título y la licencia de piloto de planeador para personas con discapacidades motoras.

Orden del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, modificada por la Orden FOM/646/2008, de 28 febrero y por la Orden del Ministerio de Fomento de 24 de enero de 2000.

Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles, artículos 2.1.a), 6 y disposición final tercera.

Resolución de 15 de junio de 1994, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se especifican las limitaciones asociadas a los certificados de aeronavegabilidad restringidos de aeronaves construidas por aficionados.

2. Problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma.

Desde 2002, año en que entró en vigor el Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, por el cual se creaba la Agencia Europea de Seguridad Aérea se ha venido construyendo en el seno de la Unión Europea una estructura que sostiene de forma consistente todos los elementos de la aviación civil y regula las relaciones entre ellos. Normas específicas de aeronavegabilidad, operaciones, licencias, aprobación de organizaciones, navegación aérea y aeródromos, dotan a la Unión Europea de un sistema regulatorio único y uniforme, favoreciendo el mercado interior e igualando la seguridad de ciudadanos y empresas a lo largo del conjunto de la Unión.

Pero este sistema ha dejado al margen a determinadas aeronaves, que son las recogidas en el Anexo II del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, para las que se ha considerado que los costes inherentes a una regulación a nivel europeo y a una supervisión homologable excedían en mucho el riesgo asociado a su operación y podían dificultar, o incluso impedir, su desarrollo. Así, las organizaciones de formación y escuelas de aviación de este tipo de aeronaves, la aviación ultraligera, las aeronaves de construcción por aficionados y las aeronaves históricas, entre otras, quedaron fuera del cambio que se ha introducido en la aviación europea.

Durante los últimos años las autoridades de aviación civil de los distintos estados miembros, en España, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), han priorizado su adaptación al nuevo marco regulatorio, habiendo quedado parcialmente obsoletas algunas de las normas que afectaban a las aeronaves excluidas de la normativa aeronáutica europea.

Respecto de las aeronaves ultraligeras, tradicionalmente, se disponía de pocos o casi ningún dato sobre su siniestralidad, lo cual hacía al sector aún más invisible para los responsables de la seguridad aérea. Desde 2004, se vienen realizando informes anuales con datos estadísticos sobre accidentes, pero es sólo desde mayo de 2013 cuando la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) comienza, por decisión de su pleno, a investigar de forma individual los accidentes e incidentes de aeronaves ultraligeras y a realizar, por tanto, recomendaciones específicas. En este contexto CIAIAC ha remitido a AESA y a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) recomendaciones de mejora del marco normativo de estas aeronaves. Con esto, pasa a ser imperativo que AESA promueva un cambio normativo que ofrezca satisfacción a dichas recomendaciones.

La normativa que actualmente regula la aviación ultraligera surgió en un contexto tecnológico que poco o nada tiene que ver con el actual. La evolución en materiales y diseños dotan a las aeronaves de esta categoría de capacidades que no envidian en nada a los segmentos inferiores de la aviación no ultraligera. Esto, unido a la revolución que supone la actividad con sistemas de aeronaves civiles pilotadas por control remoto más allá del uso recreativo y su convivencia con el resto de usuarios del espacio aéreo, hace que algunas de las limitaciones impuestas a la operación de estas aeronaves (nivel máximo de vuelo, uso del espacio aéreo controlado, prohibición de actividad remunerada) deban ser revisadas, y, en caso de eliminarse, dotar a las nuevas capacidades de normas de operación y formación acordes a los nuevos riesgos.

Por otra parte, el sector de fabricación nacional de aeronaves ultraligeras está poco desarrollado y cabe preguntarse si desde el punto de vista normativo podría fomentarse dicha actividad. Del mismo modo, la multitud de fabricantes y modelos, el reducido tamaño del sector español y las dificultades impuestas a la certificación inicial por las normas vigentes parecen desincentivar la certificación en España de aeronaves de fabricación extranjera, al mismo tiempo que encarecen los modelos que finalmente obtienen certificado. Cabe preguntarse también si problemas detectados como el uso ilegal en España de aeronaves de registro extranjero o la proliferación de la *construcción en kit* pueda tener relación con este hecho. Una norma de certificación inicial que favorezca la innovación y reconozca certificados de países con normas

equivalentes a las nuestras puede tener un importante impacto tanto en el desarrollo del sector como en la seguridad de las operaciones.

Este conjunto de causas han dejado obsoletas las normas por lo que se requiere una actualización completa de las normas de aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras, así como la de operaciones de estas aeronaves, y la modificación o derogación en consecuencia del Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero así como de otras normas sobre ultraligeros.

Por otra parte, existe una tendencia cada vez mas extenidido de sustituir el régimen de autorización por otro declarativo que podría afectar a las organizaciones de formación en lo relativo a licencias LAPL, SPL, BPL y PPL

3. Necesidad y oportunidad de su aprobación.

De lo indicado en el apartado anterior se infiere que la regulación actual de las aeronaves previstas en el Anexo II del citado Reglamento (CE) N° 216/2008 en España está parcialmente obsoleta.

Considerando que la modificación del Reglamento (CE) N° 216/2008, prevista por la nueva normativa que se está elaborando en el seno de la Unión Europea no va a suponer modificaciones sustanciales en el catálogo de aeronaves previstas en su Anexo II (a excepción de las aeronaves no tripuladas, de las que no se persigue la modificación de su regulación en la presente iniciativa), se considera que es el momento apropiado para la elaboración y aprobación del proyecto.

Todo lo expuesto justifica la aprobación de una modificación de la normativa nacional vigente.

4. Objetivos de la norma.

Actualizar la normativa sobre la aeronavegabilidad inicial y continuada de las aeronaves previstas en el Anexo II del Reglamento (CE) N° 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, principalmente, las aeronaves ultraligeras, aeronaves históricas y las de construcción por aficionados.

Actualizar la normativa sobre el régimen de las operaciones de las aeronaves ultraligeras, incluyendo su acceso al espacio aéreo controlado, y regular la operación de las aeronaves históricas y las de construcción por aficionados, entre las otras previstas en el citado Anexo II.

Actualizar en consonancia la norma de licencias de piloto de aeronaves ultraligeras y de sus correspondientes escuelas y organizaciones de formación.

Para el cumplimiento de estos objetivos se prevé la elaboración de un único Real Decreto con un texto articulado aplicable comúnmente a las organizaciones de formación, escuelas de aviación y licencias de pilotos, así como a todas las aeronaves previstas en el Anexo II del Reglamento (CE) N° 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, a excepción de los RPAS que seguirán regulándose por su normativa específica, desarrollado en Anexos. En estos Anexos se especificarán por separado los requisitos aplicables a cada tipo destinatario o de aeronave en cuanto a aeronavegabilidad, operaciones, licencias etc.

5. Posibles soluciones alternativas, regulatorias y no regulatorias.

No se han contemplado.