

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE FOMENTO

- 11553** *Resolución de 27 de junio de 2019, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se determinan las condiciones aplicables para la operación en España de aeronaves de estructura ultraligera, de construcción por aficionados y de aeronaves históricas matriculadas en otros estados.*

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional ratificado por España mediante Instrumento de ratificación del Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), firmado en Buenos Aires el día 24 de septiembre de 1968 establece en su artículo 33 que «Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos, de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio».

Por lo anterior, todo certificado de aeronavegabilidad expedido a una aeronave de conformidad con el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional se reconoce como válido por el resto de Estados contratantes. Del mismo modo toda licencia de piloto expedida de conformidad con lo establecido en el Anexo I al citado convenio se reconoce como válida sin más trámite.

En el caso de las aeronaves de estructura ultraligera, de construcción por aficionados y determinadas aeronaves históricas, tal y como se definen en el Anexo I del Reglamento (UE) n.º 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, no resultan aplicables las premisas anteriormente citadas puesto que ni el certificado de aeronavegabilidad ni, en el caso de las aeronaves de estructura ultraligera, las licencias del personal que pilota estas aeronaves cumplen con los requisitos establecidos en los Anexos 8 y 1 respectivamente, siendo emitidos ambos documentos en base a la normativa nacional de cada Estado.

En este sentido, el artículo 40 del citado Convenio establece que ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias no reúnan por completo las condiciones prescritas por la norma internacional podrán participar en la navegación internacional sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren.

Así mismo, el Reglamento (UE) n.º 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio establece en su artículo 2.3 apartado d) que a las aeronaves que cumplan las características indicadas en su Anexo I, entre las que se incluyen las de estructura ultraligera, las históricas y las de construcción por aficionados, no les resulta de aplicación la regulación europea en materia de diseño, producción, mantenimiento y explotación, siendo aplicable por lo tanto la regulación nacional de cada Estado, indicando que estas aeronaves podrán ser operadas en otros Estados miembros previo acuerdo del Estado miembro en cuyo territorio tenga lugar la operación.

Por otro lado, a nivel europeo, la Conferencia Europea de Aviación Civil, CEAC, ha venido realizando ciertas recomendaciones en el sentido de permitir la operación de determinadas aeronaves que cumplan las condiciones establecidas en el Anexo I al Reglamento (UE) 2018/1139, sobre el territorio de otros Estados miembros, distintos del Estado que emitió el certificado de aeronavegabilidad o permiso de vuelo (permit to fly). Concretamente la recomendación INT.S/11-1 aconseja a los Estados miembros aceptar los certificados de aeronavegabilidad o los permisos de vuelo de las aeronaves de construcción por aficionados emitidos por otros Estados miembros para volar en su

espacio aéreo sin más restricciones que las establecidas en su certificado de aeronavegabilidad o permiso de vuelo.

Con posterioridad, el 18 de mayo de 2016 la CEAC publicó la recomendación ECAC/35-1 relativa a aeronaves históricas, instando a los Estados miembros a «que permitan volar a este tipo de aeronaves en sus territorios sin restricciones distintas a aquellas establecidas en el certificado de aeronavegabilidad o permiso de vuelo emitido por otro estado miembro», limitando el alcance la de recomendación a «aeronaves con un peso máximo al despegue inferior a 5.700 Kg y operadas en vuelos no comerciales» y dejando en manos de los Estados Miembros establecer la duración máxima de las operaciones de estas aeronaves en su territorio.

En cuanto a la regulación nacional, el artículo 90 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, establece que: «Ninguna aeronave extranjera será autorizada para volar sobre territorio español sin tener garantizadas suficientemente las responsabilidades que pueda contraer por el sobrevuelo o por los contratos de transporte, con sujeción a la Ley española».

En aplicación de lo previsto en el citado artículo 40 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como de lo previsto en el artículo 90 de la Ley 48/1960 de 21 de julio de navegación aérea, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha venido autorizando la operación en España de estas aeronaves de forma habitual, así como la operación de las aeronaves de estructura ultraligera, si bien se hace necesario establecer un procedimiento clarificador para la tramitación de autorizaciones de carácter temporal así como de los requisitos aplicables en cada uno de los casos.

De acuerdo con lo anterior, en tanto en cuanto se produce la publicación de la nueva regulación que venga a establecer requisitos en materia de operación de las aeronaves a las que no les resulta de aplicación la normativa europea de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018, en aplicación de lo previsto en el artículo 40 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional y en virtud del artículo 9.1 a) del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, esta Agencia,

#### RESUELVE

1. Permitir la estancia y operación no comercial en España, hasta un máximo de ciento ochenta (180) días por año natural, de los siguientes tipos de aeronaves registradas en otros Estados miembros de la UE o Espacio Económico sujeto a la presentación de una declaración responsable, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre declarando el cumplimiento con los requisitos aplicables definidos en el apartado 2 y 3:

a. Las aeronaves de estructura ultraligera, de acuerdo con la definición prevista en el artículo primero del 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.

b. Las aeronaves que hayan sido construidas por lo menos en un 51 % por un aficionado o una asociación de aficionados sin fines de lucro, para sus propios fines y sin objetivo comercial alguno, con un peso máximo al despegue (MTOW) inferior a 5.700 kg.

c. Las aeronaves históricas que cumplan los requisitos indicados en el apartado a) i) y ii) del Anexo I al Reglamento (UE) n.º 2018/1139 y que hayan tenido un certificado de aeronavegabilidad emitido en cumplimiento de las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, y después hayan sido operadas en base a un certificado de aeronavegabilidad nacional restringido o un permiso de vuelo nacional restringido con un peso máximo al despegue (MTOW) inferior a 5.700 kg.

2. Las declaraciones responsables deberán dirigirse a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y presentarse conforme a lo dispuesto en el artículo 69 de la

Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, con una antelación mínima de quince (15) días a la fecha prevista del vuelo.

Se podrán presentar hasta un máximo de seis (6) declaraciones por año natural, que abarcarán periodos de días consecutivos.

Junto con la declaración debe aportarse copia de la licencia del piloto que realizará el vuelo y del certificado de aeronavegabilidad o permiso de vuelo de la aeronave.

3. Los requisitos que deben cumplirse para operar en España las aeronaves a las que se refiere el apartado uno, son los indicados a continuación:

a) La aeronave dispondrá de un certificado de aeronavegabilidad o un permiso de vuelo emitido por el Estado de matrícula válido y en vigor.

b) El piloto al mando de la aeronave dispondrá de una licencia emitida por el Estado de matrícula de la aeronave o en el caso de licencias emitidas por un Estado distinto del de matrícula, ésta haya sido aceptada expresamente por el Estado de matrícula.

c) El piloto contará con un certificado médico válido y en vigor de clase 2 emitido de conformidad con lo previsto en el 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. En el caso de las aeronaves de estructura ultraligera será aceptable alternativamente un certificado médico LAPL emitido de conformidad con el citado reglamento.

d) La aeronave contará con un seguro que cumpla con lo previsto en el Reglamento (CE) n.º 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004 sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, en materia de seguro de pasajeros, equipaje, carga y terceros, que cubra la operación en España.

e) La operación de la aeronave se realizará cumpliendo en todo momento con las limitaciones incluidas en su certificado de aeronavegabilidad o permiso de vuelo.

f) En el caso de las aeronaves de estructura ultraligera, adicionalmente a las limitaciones incluidas en el certificado de aeronavegabilidad o en el permiso de vuelo, se deberán cumplir adicionalmente las siguientes condiciones:

i. No se realizarán vuelos en espacios aéreos restringidos, prohibidos, sobre zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas,

ii. La altura de vuelo no será superior a los 300 metros.

iii. Los vuelos se realizarán según las reglas de vuelo visual (VFR) diurno.

g) Se llevará a bordo de la aeronave la siguiente documentación:

i. Certificado de matrícula

ii. Certificado de aeronavegabilidad.

iii. Licencia de estación de aeronave, si procede

iv. Licencia de aptitud de cada uno de los tripulantes.

v. El manual de vuelo de la aeronave, u otros documentos o información relacionados con toda limitación de utilización prescrita para el avión por la autoridad encargada de la certificación, del Estado de matrícula.

vi. Cartas actualizadas adecuadas para la ruta del vuelo propuesto y para todas las rutas por las que posiblemente pudiera desviarse el vuelo;

vii. Fusibles eléctricos de repuesto, de los amperajes apropiados, para sustituir en vuelo los emplazados en lugares accesibles.

viii. Copia de la declaración responsable con el acuse de recibo emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

h) En el caso de que el piloto no sea el propietario de la aeronave, dispondrá de la autorización del propietario para operar la misma.

i) Se cumplirá en todo momento con lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión de 26 de septiembre, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010.

j) Se cumplirá en todo momento con lo establecido en el Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público; el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo; y el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre.

4. Publicar en la página web de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el modelo de declaración responsable.

5. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá comprobar la veracidad de la información contenida en la declaración responsable a través de la realización de las correspondientes actuaciones de inspección de acuerdo con lo establecido en el artículo 8 de su estatuto aprobado por el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero.

Madrid, 27 de junio de 2019.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Isabel Maestre Moreno.