

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

22950 *Real Decreto 1029/2025, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles y por el que se modifica el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM).*

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 («Convenio de Chicago»), cuya entrada en vigor se produjo el 4 de abril de 1947 y del cual forman parte a día de hoy la mayoría de los Estados del mundo, entre ellos el Reino de España, contempló que las aeronaves civiles tendrían una nacionalidad, que esa nacionalidad vendría determinada por el Estado parte del convenio en el que estuvieran matriculadas, proscribió la validez de la matriculación en más de un Estado, y estableció el principio de que las normas sobre matriculación o transferencia de la matrícula se establecerían por los Estados parte de dicho convenio de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales.

En coherencia con ello, la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, establece el régimen general de matriculación de las aeronaves civiles mediante su inscripción en un registro de naturaleza administrativa (artículo veintiocho). Entre otros aspectos, se contempla asimismo el deber de matriculación en dicho registro, según las obligaciones establecidas reglamentariamente (artículo veintinueve); la determinación, mediante norma reglamentaria, de las normas sobre los actos y documentos inscribibles, requisitos, forma y efectos de la inscripción y modo de llevar el registro (artículo treinta y dos); la no afectación al Registro Mercantil, cuyo funcionamiento se regirá por las leyes y reglamentos vigentes en la materia (artículo treinta y tres); así como la determinación por vía reglamentaria de la forma de verificar la coordinación entre el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles (en lo sucesivo también referido como el «Registro») y el Registro de Bienes Muebles (artículo ciento treinta); todo ello sin perjuicio de la habilitación recogida en la disposición final cuarta.

En desarrollo de lo previsto en la citada ley, este real decreto, cuyo régimen sustituye al previsto en el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, tiene por objetivo impulsar la competitividad y modernización del registro, a cuyo efecto se adoptan con carácter principal dos tipos de medidas. De un lado, se alinea la política en materia de matriculación de aeronaves con la de otros países de nuestro entorno, flexibilizando la obligación de obtener una matrícula española para operar de forma habitual en el espacio aéreo sujeto de la responsabilidad del Estado español. De otro, se simplifica y se agiliza la gestión de los procedimientos en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, con la subsiguiente reducción de los costes asociados.

Adicionalmente, por coherencia y compatibilidad con la flexibilización en materia de matriculación de aeronaves, por un lado, y sobre la base de la experiencia adquirida en la vigilancia continuada de los sistemas de gestión de los operadores aéreos, se derogan los artículos 13 y 14 de la Orden TMA/105/2020, de 31 de enero, por la que se establecen las normas para la concesión y mantenimiento de las licencias de explotación de servicios aéreos.

Por último, como complemento a la nueva política en materia de matriculación de aeronaves que se establece en este real decreto, y en coherencia con la política de países de nuestro entorno, se modifica el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM), para aumentar los pesos de aeronaves ultraligeras desreguladas, y que por tanto no se les requiere disponer de una matrícula, desde los 70 kg, previstos actualmente, hasta los 120 kg.

Desde el punto de vista formal, el proyecto normativo se estructura en las siguientes partes: título de la disposición; parte expositiva; parte dispositiva, que consta de un artículo único, por el que se aprueba el reglamento, y una parte final que consta de siete disposiciones adicionales, tres disposiciones transitorias, una disposición derogatoria única y seis disposiciones finales.

Por su parte, el reglamento que aprueba el real decreto consta de cuatro capítulos desarrollados a lo largo de veintinueve artículos.

En el capítulo I se contienen las disposiciones generales. En ellas se define el objeto de la norma, su ámbito de aplicación, tanto de forma positiva como negativa, se determinan las aeronaves obligadas a matricularse en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, y se recogen disposiciones básicas sobre marcas de nacionalidad y matrícula.

El capítulo II se centra principalmente en determinar la sede, naturaleza administrativa y funcionamiento general del Registro. En cuanto a los tipos de asientos, se mantiene el esquema vigente en cuanto a inscripciones y anotaciones, si bien se han introducido algunas novedades relevantes.

Entre ellas destaca la incorporación de la posibilidad de la inscripción de la autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación («IDERA», por sus siglas en inglés de «Irrevocable De-Registration and Export Request Authorisation»), y de la carta o certificado de confirmación de la persona designada («CDCL», por sus siglas en inglés de «Certified Designee Confirmation Letter») para ejecutar un IDERA, previstos ambos en el artículo XIII del Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001, al que España se adhirió mediante Instrumento de 13 de noviembre de 2015. También se precisa la redacción, por un lado, para hacer notar que las anotaciones registrales pueden traer causa no sólo en títulos jurídicos, sino también en hechos, dado que, entre otros supuestos relativos a la posesión sin título jurídico, cabe inscribir las vicisitudes técnicas; y por otro lado para precisar que los cambios de titularidad pueden traer causa no sólo en contratos, sino en general, de cualquier negocio jurídico por el que se adquiera o transmita la propiedad, sea un contrato o no.

Asimismo, como resultado del reforzamiento del carácter netamente administrativo del Registro, destaca la supresión de la obligación de inscripción previa en el Registro de Bienes Muebles exigida hasta ahora. sin perjuicio de mantener una coordinación de la información entre el Registro y el Registro de Bienes Muebles.

En el capítulo III, se recogen especialidades de procedimiento, de conformidad con la habilitación legal prevista en el artículo 1, apartado 2, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En general, se mantienen, simplificados y precisados, los procedimientos recogidos hasta el momento.

Como novedad, destaca la supresión de la obligación de legalizar los documentos públicos y la legitimación de los documentos privados, prevista en la Ley 29/2015, de 30 de julio, de cooperación jurídica internacional en materia civil, para la ejecutabilidad de resoluciones judiciales y en el orden civil y mercantil, puesto que el Registro tiene una naturaleza puramente administrativa, siéndole de aplicación a efectos probatorios y de valoración de las pruebas lo contemplado en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Por último, en el capítulo IV se mantienen, simplificadas, las disposiciones relativas a la matrícula de prueba. Como novedad, se contempla el caso de concesión de la matrícula de prueba a las aeronaves específicamente diseñadas o modificadas para la investigación o para propósitos de experimentación o científicos, y que puedan producirse en un número muy limitado. Adicionalmente, se contempla la posibilidad de que, en el caso de aeronaves de construcción por aficionados, la matrícula de prueba se otorgue de oficio por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el momento de que se autorice a realizar los vuelos de prueba correspondientes al proceso de construcción o previo a su matriculación definitiva.

Este real decreto se adecúa a los principios de buena regulación recogidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Responde al principio de necesidad al tratar de resolver problemas previamente identificados y en los que subyace un interés general, la seguridad pública, en particular la seguridad aérea, en la medida en que la matriculación de las aeronaves civiles determina su autoridad de supervisión, condicionando con ello la normativa aplicable en materia de seguridad aérea.

Se ajusta al principio de eficacia en cuanto que el ejercicio de la potestad reglamentaria es un instrumento que resuelve los problemas previamente identificados y las necesidades de interés general derivadas de ellos.

Los principios de proporcionalidad y eficiencia se cumplen en cuanto que la norma obedece a una previa decisión entre varias alternativas y se limita a establecer las disposiciones indispensables para cumplir con los objetivos de la norma. Atendiendo a estos principios, en la consecución del objetivo de determinar las aeronaves obligadas a matricularse en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles de nuestro país, se han exceptuado las matriculadas en el registro de otro Estado miembro de la Unión Europea, las matriculadas en un tercer país que participe en la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («EASA», por sus siglas en inglés de «European Aviation Safety Agency»), y a algunas matriculadas fuera de los casos anteriores bajo ciertas condiciones. En cuanto a los demás objetivos de la norma, se atienden los principios de proporcionalidad y eficiencia en la medida en que se agilizan procedimientos del Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles sin incrementar el gasto neto en materia de personal.

El principio de seguridad jurídica se cumple por partir la propuesta de la voluntad de generar un marco jurídico estable y por utilizar, en lo posible, una redacción sencilla que facilite su comprensión. Asimismo, se observa el principio de seguridad jurídica por partir de una competencia atribuida al Estado, en una materia no asumida por el Derecho de la Unión Europea, en coherencia con ésta, y en desarrollo de una legislación estatal para la que existe habilitación legal suficiente, en una materia que no es objeto de reserva de ley, respetando el principio de jerarquía normativa, aportando claridad y certidumbre sobre la materia con la finalidad de facilitar la toma de decisiones de personas y empresas, sin introducir disposiciones retroactivas no favorables ni disposiciones arbitrarias, ordenando su publicación y contemplando una *vacatio legis* razonable para que tanto los destinatarios de la norma como los llamados a su aplicación puedan adaptarse a la nueva situación jurídica, contemplando por lo demás las disposiciones transitorias pertinentes.

En cuanto al principio de transparencia, se han definido claramente el objeto y el ámbito de aplicación, al tiempo que se ha dado participación al sector a través de la realización de los trámites de la consulta pública previa y de la información pública y audiencia públicas.

En la elaboración del presente real decreto se ha permitido la participación de las Comunidades Autónomas y de las Entidades locales tanto en el trámite de consulta pública previa como en el de audiencia e información pública. Tras los trámites de audiencia e información públicas, se ha recabado el informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Posteriormente, se ha recabado informe de la Dirección General del Régimen Jurídico Autonómico y Local del Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática (artículo 26, apartado 5, párrafo sexto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno). Se han recabado los informes del Ministerio de Defensa, del Ministerio del Interior, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, del Ministerio de Hacienda, del Ministerio de Industria y Turismo, del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa y del Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes (artículo 26, apartado 5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre). Asimismo, se ha recabado la aprobación previa del Ministerio para la Transformación Digital y de Función

Pública, la cual ha sido concedida, y finalmente ha sido objeto de dictamen por el Consejo de Estado (dictamen n.º 625/2025).

Este real decreto se dicta en el ejercicio de la competencia estatal exclusiva en materia control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, y matriculación de aeronaves, de conformidad con el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española, y al amparo de la habilitación legal que los artículos veintinueve, treinta y dos y ciento treinta, y la disposición final cuarta de la Ley 48/1960, de 21 de julio, otorgan al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias en ejecución y desarrollo de dicha ley.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, con la aprobación previa del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 11 de noviembre de 2025,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles.*

Se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición adicional primera. *Normativa sectorial de aplicación en otros ámbitos.*

1. Lo dispuesto en este real decreto y en el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado por él, no afectará a la aplicación de la normativa sectorial no incluida en su ámbito de aplicación, y en particular, no afectará a lo dispuesto en los siguientes ámbitos sectoriales, que seguirán rigiéndose por su normativa sectorial específica:

- a) El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte;
- b) El Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados;
- c) El Registro de Bienes Muebles.

2. Asimismo, lo dispuesto en este real decreto se entiende sin perjuicio del cumplimiento de otros requisitos y medios de intervención administrativa que sean exigibles conforme a la normativa sectorial específica que en cada caso resulte de aplicación, en particular en materia de seguridad pública, tanto en su vertiente de seguridad ciudadana como en la de seguridad aérea, seguridad industrial, o cualesquiera otras, protección de la privacidad y de los datos personales, protección del medio ambiente, telecomunicaciones, dominio público radioeléctrico o en razón de las competencias de otras Administraciones Públicas, estatales, autonómicas o locales.

Disposición adicional segunda. *Asignación de matrículas hasta la terminación de las series disponibles.*

1. A la entrada en vigor de este real decreto, el distintivo de marca de matrícula de las aeronaves del Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles de España consistirá en un grupo de tres letras del alfabeto español.

En las aeronaves de construcción por aficionados, las marcas de matrícula empezarán por las letras Y, Z o X.

Los ultraligeros utilizarán para la marca de matrícula dos letras que se formarán sucesivamente, según el orden alfabético y a las que seguirá un número, del 1 al 9, de forma también sucesiva.

2. Una vez agotadas las marcas de matrícula a que se refiere el apartado anterior, estas se empezarán a asignar de acuerdo con lo previsto en el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado por este real decreto.

Disposición adicional tercera. *Registros internacionales.*

Cuando de conformidad con lo previsto en un Convenio o Tratado internacional suscritos por España y en los protocolos y reglamentos de desarrollo de aquéllos, ciertos derechos y garantías impuestos sobre aeronaves matriculadas en España fueren susceptibles de inscripción en un Registro Internacional, sin perjuicio de la aplicación preferente de las normas internacionales, se procederá del modo siguiente:

a) Una vez practicada la inscripción de la garantía o derecho internacional en el Registro de Bienes Muebles, o desde el propio asiento de presentación cuando se prevea la reserva de prioridad sobre derechos de constitución futura, el Registrador competente de Bienes Muebles deberá hacer constar la reserva de prioridad internacional en el Registro Internacional correspondiente en los términos y requisitos previstos en el correspondiente Tratado y Protocolo.

A los efectos de lo previsto en el artículo 18 del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001, el Registro de Bienes Muebles es el punto de acceso nacional de la información necesaria para la práctica de la inscripción internacional.

Los requisitos sustantivos y formales de la garantía o del derecho internacional inscribible y los del procedimiento ante el Registro Internacional se rigen por lo previsto en el correspondiente instrumento internacional. De las comunicaciones practicadas al Registro Internacional dará cuenta inmediata el Registrador de Bienes Muebles al Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles.

b) Cuando las garantías y derechos sujetos a Ley española fueran también susceptibles de inscripción en un Registro Internacional a los efectos de lo previsto en el correspondiente Tratado, protocolo o reglamento y los interesados lo solicitaren expresamente del Registrador de Bienes Muebles para ganar prioridad internacional, el Registrador, practicada la inscripción, procederá en la forma prevista anteriormente para la reserva de prioridad internacional.

c) De conformidad con lo previsto en el correspondiente Tratado, tendrán prioridad sobre la garantía y derechos internacionales sobre bienes muebles registrables sitos en España los derechos y privilegios o categoría de los mismos, aún no inscritos en el Registro Internacional, que el legislador español se hubiere reservado como prioritarios en el correspondiente instrumento de adhesión, ratificación o aprobación del Tratado, protocolo o reglamento.

Disposición adicional cuarta. *Matriculación de aeronaves usadas construidas por aficionados en otro Estado.*

1. A los efectos previstos en el artículo 16, apartado 1, letra a), del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, se considera que una aeronave usada construida por aficionados en otro Estado está en condiciones de obtener un certificado de aeronavegabilidad restringido, cuando resulte acreditado que reúne los siguientes requisitos:

a) La construcción de la aeronave se haya realizado bajo la supervisión de un Estado miembro de la Unión Europea, de un tercer país europeo que participe en la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA), de conformidad con lo previsto en el artículo 129 del Reglamento n.º (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 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, o de un tercer país distinto a los anteriores que garanticen niveles de seguridad operacional equivalentes al establecido en España para las aeronaves construidas por aficionados y previamente se haya reconocido dicha equivalencia mediante resolución del órgano competente por razón de la materia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

b) La aeronave cumpla con las limitaciones establecidas en el artículo 7 del Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, aprobado mediante la Orden de 31 de mayo de 1982, y disponga de los equipos establecidos en el artículo 11 de dicho Reglamento.

c) Hayan transcurrido más de cuatro años desde la primera matriculación de la aeronave.

d) La aeronave haya dispuesto de un documento de aeronavegabilidad expedido en el estado de origen y la aeronave continúe siendo aeronavegable.

e) Se hayan realizado, si procede, los vuelos de prueba que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea considere necesarios.

2. Las aeronaves construidas por aficionados en otros Estados que no cumplan con lo dispuesto en el apartado anterior no podrán ser objeto de matriculación definitiva en España.

Disposición adicional quinta. *Medidas de ejecución y aplicación.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea adoptará las medidas necesarias para la aplicación y ejecución de este real decreto y del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado por él, y en particular podrá adoptar los modelos en los que se deberán presentar las solicitudes, declaraciones y comunicaciones recogidas en él para su uso obligatorio por los interesados, de conformidad con el artículo 66, apartado 6, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Los modelos de solicitudes, declaraciones y comunicaciones para la aplicación de este real decreto estarán disponibles al público a través del portal de internet de la Agencia Estatal de Seguridad aérea.

2. Mediante resolución de la dirección competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se podrán adoptar:

a) Medios aceptables de cumplimiento («AMC», por sus siglas en inglés de «Acceptable Means of Compliance»), por los cuales se ilustren formas de determinar el cumplimiento de las disposiciones del presente real decreto y del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado por él, sin perjuicio de que los interesados puedan acreditar dicho cumplimiento a través de medios alternativos de cumplimiento («AltMoC», por sus siglas en inglés de «Alternative Means of Compliance»), cuando éstos últimos hayan sido previamente aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por considerarlos conformes con las disposiciones aplicables;

b) Material guía («GM», por sus siglas en inglés de «Guidance material») para ayudar a la mejor aplicación y ejecución de lo previsto en este real decreto y del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado por él.

Disposición adicional sexta. *No incremento del gasto neto en personal.*

Las medidas incorporadas en este real decreto no podrán suponer incremento neto de las asignaciones presupuestarias, ni de dotaciones o retribuciones u otros gastos de personal.

Disposición adicional séptima. *Régimen sancionador.*

Cuando el incumplimiento de las disposiciones aplicables de este real decreto y del Reglamento aprobado por el mismo pueda subsumirse en alguna de las infracciones en materia de aviación civil tipificadas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, será de aplicación su régimen sancionador, salvo que otra cosa se establezca en su normativa específica.

Disposición transitoria primera. *Pervivencia de los capítulos II a IV, ambos incluidos, del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado por el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo.*

Los capítulos II, III y IV del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, aprobado por el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, seguirán aplicándose hasta la entrada en vigor y aplicación de la disposición adicional cuarta del presente real decreto y de los capítulos II, III y IV del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado mediante el presente real decreto.

Disposición transitoria segunda. *Régimen de los procedimientos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto.*

Los procedimientos iniciados antes de la entrada en vigor de este real decreto continuarán rigiéndose por la normativa anterior.

Disposición transitoria tercera. *Eventual pervivencia de Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, aprobado mediante el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo.*

No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letra a), de la disposición derogatoria única:

a) Si por la jurisdicción fuese declarada nula o anulable cualquier parte de lo previsto en el presente real decreto, incluida cualquier parte del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado por él, para lo que antes de su entrada en vigor ya existiese una regulación sobre la misma materia que la declarada nula o anulable, y que hubiese sido derogada conforme al apartado primero, letra a), de la disposición derogatoria única; y

b) El acto judicial que declare tal nulidad o anulabilidad no se hubiese pronunciado expresamente sobre la normativa aplicable a la materia correspondiente declarada nula o anulable;

La regulación anterior sobre la misma materia que la declarada nula o anulable se entenderá no derogada y continuará en vigor y aplicación, en sustitución de la parte sobre la misma materia declarada nula o anulable, en la medida en que dicha regulación anterior no genere una contradicción con el acto judicial no susceptible de interpretación posible con el acto judicial declarativo de la nulidad o anulabilidad, ni con la nueva regulación aprobada mediante el presente real decreto, incluido el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado por él.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto y, en particular, las siguientes:

a) El Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, incluido el propio reglamento;

b) Los artículos 13 y 14 de la Orden TMA/105/2020, de 31 de enero, por la que se establecen las normas para la concesión y mantenimiento de las licencias de explotación de servicios aéreos.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 1, permanecerá vigente, y conservando su rango de orden ministerial la 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.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 765/2022 de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM).*

Se modifica el artículo 2 del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM), el cual pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 2. *Exclusiones.*

1. Están excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto y de su normativa de desarrollo:

- a) Las aeronaves de Estado, cualquiera que sea su condición;
- b) Los aerostatos, motorizados o no; y
- c) Los aerodinos motorizados para los que se haya expedido o se considere que se ha expedido un certificado o para las que se haya efectuado una declaración de conformidad con lo previsto en la normativa europea de aplicación.
- d) Las aeronaves motorizadas de estructura ligera comprendida en alguna de las siguientes categorías:

1.º Categoría A: aviones terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, cuya velocidad calibrada de pérdida en configuración de aterrizaje no sea superior a 45 nudos (83,34 km/h) y la masa máxima autorizada al despegue, descontado el peso del piloto y del paracaídas, no sea superior a 120 kg;

2.º Categoría B: helicópteros terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue, descontado el peso del piloto y del paracaídas, no sea superior a 120 kg; y

3.º Categoría C: autogiros motorizados que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue, descontado el peso del piloto y del paracaídas no sea superior a 120 kg.

2. Además, a los efectos de este real decreto y su normativa de desarrollo, no se consideran ultraligeros (ULM):

a) Los aerodinos no motorizados (planeadores, incluidos los planeadores a motor o motorizados, entendidos como aquellos equipados con uno o más motores que, con los motores inactivos, presenta las características de un planeador, alas delta, parapentes, o similares), cualquiera que sea su peso;

b) Los parapentes motorizados o paramotores, entendiendo por tales a los parapentes que cuentan con sistemas de propulsión auxiliar, ya sea éste soportado por un ocupante o por una estructura accesorio;

c) Las aeronaves motorizadas o no, para cuyo despegue o aterrizaje sea necesario el concurso directo del esfuerzo físico de cualquier ocupante, incluso cuando estén dotadas de un sistema de propulsión auxiliar que facilite el despegue; y

d) Cualquier otra aeronave cuyo peso total al despegue, descontado el peso del piloto y del paracaídas, si se dispone del mismo, sea inferior a 70 kg.

3. A la operación de las aeronaves del apartado 1, letra d) y del apartado 2, no obstante, les será de aplicación lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letras a), b), c), d) y e), así como el artículo 4, apartado 3, salvo la necesidad de uso de infraestructuras aeronáuticas que cumplan con la normativa de aplicación, y con la excepción de los planeadores, cuya operación está sujeta a la normativa de la Unión Europea y nacional de aplicación.»

Disposición final segunda. *Normativa de aplicación supletoria.*

En lo no previsto en el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles en materia de procedimiento administrativo, son de aplicación las disposiciones de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Disposición final tercera. *Actualización de referencias.*

Las referencias del ordenamiento jurídico al Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, o al Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado por él, deberán entenderse realizadas, respectivamente, al presente real decreto y al Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado por éste.

Disposición final cuarta. *Desarrollo normativo.*

El titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá dictar las normas de desarrollo necesarias para la mejor aplicación de este real decreto, incluido el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles.

Disposición final quinta. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.^a de la Constitución, en materia de aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, y sobre matriculación de aeronaves.

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

1. La disposición adicional cuarta del real decreto y los capítulos II, III y IV del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles entrarán en vigor y aplicación a los seis meses de la publicación del presente real decreto en el «Boletín Oficial del Estado».

2. Las demás disposiciones de este real decreto entrarán en vigor y aplicación a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado el 12 de noviembre de 2025.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible,
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO

REGLAMENTO DE MATRICULACIÓN DE AERONAVES CIVILES

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este Reglamento tiene por objeto:

- a) Determinar cuáles son las aeronaves obligadas a matricularse en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles (en lo sucesivo también referido como el «Registro»);
- b) Establecer el régimen aplicable al Registro, incluido los requisitos, forma y efectos de la inscripción de las aeronaves civiles en él, así como los actos y documentos inscribibles.
- c) Regular los requisitos para la asignación de matrículas de prueba para determinadas aeronaves.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este reglamento se aplica a las aeronaves civiles que sean inscribibles, de conformidad con lo dispuesto en el artículo dieciocho de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, ya sea su inscripción obligatoria o voluntaria.

2. Este reglamento no se aplicará:

- a) A las aeronaves militares, considerándose como tales las establecidas en el artículo catorce, apartado primero, de la Ley 48/1960, de 21 de julio, las cuales están sujetas a su regulación específica.
- b) A las siguientes aeronaves civiles, de conformidad con lo dispuesto en el artículo ciento cincuenta y uno de la Ley 48/1960, de 21 de julio.

1.º Aeronaves motorizadas de estructura ultraligera comprendida en una de las siguientes categorías:

- i) Categoría A: aviones terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, cuya velocidad calibrada de pérdida en configuración de aterrizaje no sea superior a 45 nudos (83,34 km/h) y la masa máxima autorizada al despegue, descontado el peso del piloto y del paracaídas, no sea superior a 120 kg;
- ii) Categoría B: helicópteros terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue, descontado el peso del piloto y del paracaídas, no sea superior a 120 kg;
- iii) Categoría C: autogiros motorizados que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue, descontado el peso del piloto y del paracaídas no sea superior a 120 kg.

2.º Alas delta y otras alas de vuelo libre: se consideran alas delta y alas de vuelo libre aquellas aeronaves dotadas de estructuras sustentadoras, rígidas o semirrígidas, que precisan de la acción humana para el despegue y el aterrizaje, así como para desplazarse por la atmósfera.

3.º Parapentes: se consideran parapentes aquellas estructuras sustentadoras no rígidas, para cuyo despegue y aterrizaje se requiere únicamente el esfuerzo físico de sus ocupantes.

4.º Parapentes motorizados: se consideran parapentes motorizados o para motores aquellos parapentes que cuentan con un sistema de propulsión auxiliar, ya sea éste soportado por un ocupante o por una estructura auxiliar.

5.º Otras aeronaves que precisen del esfuerzo físico para el despegue o el aterrizaje, aun cuando estén dotadas de un sistema de propulsión auxiliar para facilitar el despegue.

6.º Microplaneadores sin motor cuyo peso en vacío sea inferior a 80 kilogramos en el caso de monoplazas o 100 kilogramos en el de biplazas.

7.º Cualquier otra aeronave tripulada con una masa máxima en vacío, incluido el combustible, no superior a 70 kg.

8.º Las aeronaves ancladas:

i) Sin sistema de propulsión, cuando la longitud máxima del anclaje sea de 50 m, y cuando la MTOM de la aeronave, incluyendo su carga útil, sea inferior a 25 kg, o, en el caso de los aerostatos, el volumen máximo por diseño sea inferior a 40 m³.

ii) Con una masa máxima al despegue («MTOM», por sus siglas en inglés de «Maximum Take Off Mass») inferior a 1 kg.

9.º Globos cautivos cuyo diseño no esté sujeto a certificación conforme a lo previsto en su normativa específica: Se consideran globos cautivos aquellos aerostatos no susceptibles de ser tripulados, que principalmente se sostienen en el aire en virtud de su fuerza ascensional y que no se desplazan libremente en la atmósfera por cuanto permanecen amarrados a tierra o a un vehículo que se desplace sobre la superficie terrestre o acuática.

10.º Globos libres no tripulados, cuyo diseño no esté sujeto a certificación conforme a lo previsto en su normativa específica. Se consideran globos libres no tripulados aquellos aerostatos no susceptibles de ser tripulados ni controlados.

11.º Las aeronaves no tripuladas cuyo diseño no esté sujeto a certificación conforme a lo previsto en su normativa específica.

Artículo 3. *Aeronaves obligadas a matricularse en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles.*

1. Deberán matricularse en el Registro las aeronaves que, siendo inscribibles conforme al artículo dieciocho de la Ley 48/1960, de 21 de julio, vayan a ser operadas por personas físicas o jurídicas residentes o con un centro de actividad principal en España.

2. Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos que sean aplicables a los operadores, a las aeronaves, o a la respectiva operación, y en particular, de los exigidos por la normativa de la Unión Europea, se exceptúan de la obligación dispuesta en el apartado anterior, las aeronaves operadas por personas físicas o jurídicas que sean residentes o cuenten con un centro de actividad principal en España que se encuentren:

- a) Matriculadas en el registro de otro Estado miembro de la Unión Europea;
- b) Matriculadas en un tercer país que participe en la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («EASA», por sus siglas en inglés de «European Aviation Safety Agency»), de conformidad con lo previsto en el artículo 129 del Reglamento n.º (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 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;
- c) Matriculadas fuera de un Estado miembro de la Unión Europea o fuera de terceros países europeos que participen en la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA):

1.º Cuando sean operadas por un período de tiempo continuado inferior o igual a seis meses, dentro de un periodo de doce meses consecutivos, salvo que la aeronave realice operaciones de lucha contra incendios, en cuyo caso, dicho plazo será de diez meses, dentro de un periodo de doce meses consecutivos.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, motivadamente, podrá extender estos plazos por el tiempo que resulte estrictamente necesario, previa solicitud motivada del operador, en la que acredite que concurren necesidades operativas a las que no le sea posible hacer frente de forma adecuada con otra aeronave, y que queda garantizada la seguridad operacional.

2.º Cuando las personas, físicas o jurídicas, residentes o con un centro de actividad principal en España las utilicen únicamente en operaciones no comerciales, cuando dichas aeronaves no se operen habitualmente en España.

Artículo 4. *Marcas de nacionalidad y matrícula.*

1. Los distintivos de nacionalidad y matrícula de las aeronaves del Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles de España estarán formados por la marca de nacionalidad española, que se determina por el grupo de letras EC, seguido, tras un guion, por 4 letras del alfabeto español, con omisión de la «ñ», que componen la matrícula, y que se combinarán sucesivamente, siguiendo el orden alfabético.

2. Para las aeronaves de estructura ultraligera y las construidas por aficionados, las marcas de matrícula consistirán, además de la marca de nacionalidad compuesta por las letras EC, en un grupo formado por una letra empezando por la U o por la A, respectivamente, y tres números, que se asignarán por orden sucesivo.

3. Mediante orden ministerial se podrán especificar las normas aplicables a las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles.

CAPÍTULO II

Del Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles

Artículo 5. *Sede.*

El Registro tiene su sede en la de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a la que corresponde su gestión.

Artículo 6. *Naturaleza.*

1. El Registro es un registro público de naturaleza administrativa, cuyas inscripciones otorgan la matrícula y nacionalidad española a las aeronaves civiles inscritas en él.

2. Los datos que figuren anotados en el registro no prejuzgarán las cuestiones de propiedad, cumplimiento de contratos y, en general, cuantas otras de naturaleza civil o mercantil puedan suscitarse respecto a las aeronaves.

Artículo 7. *Publicidad.*

1. El Registro es un registro público, accesible a aquellas personas que acrediten un interés legítimo. La publicidad se realizará mediante certificación electrónica de los datos inscritos pudiendo solicitarse, entre otros medios, a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. Se emitirán los siguientes certificados a los meros efectos de publicidad:

- a) Certificado de titularidad de aeronave;
- b) Certificado de flota de aeronaves;
- c) Certificado sobre la historia registral de una aeronave;
- d) Certificado de aeronave no inscrita.

3. En el portal de internet de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se podrá acceder y consultar la relación de las aeronaves matriculadas en España.

Artículo 8. *Régimen registral único.*

En el Registro existirá un único régimen registral que será común para todas las aeronaves.

Artículo 9. *Tipos de asientos y efectos.*

1. En el Registro se practicarán dos tipos de asientos: inscripciones y anotaciones:

a) Las inscripciones registrales podrán ser:

1.º La inscripción de la aeronave, la cual otorga la matrícula y la nacionalidad española a la misma, y sólo surtirá efectos administrativos en relación con la aeronave y con su operación, sin perjuicio de la aplicación de las normas tributarias;

2.º La inscripción de la autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación de la aeronave («IDERA», por sus siglas en inglés de «Irrevocable De-Registration and Export Request Authorisation»), prevista en el artículo XIII del Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001, adherido mediante Instrumento de 13 de noviembre de 2015;

3.º La inscripción de carta o certificado de confirmación de la persona designada («CDCL», por sus siglas en inglés de «Certified Designee Confirmation Letter») para ejecutar un IDERA;

4.º La inscripción de la revocación del IDERA;

5.º La inscripción de la revocación del CDCL;

6.º La inscripción de la cancelación de la matrícula.

b) Las anotaciones registrales se practican a los meros efectos de la publicidad de los hechos y títulos jurídicos que afecten a la aeronave, al propietario y al operador de la misma, relativas a:

1.º Cambios de titularidad, donde se anotará cualquier acto o negocio jurídico por el que se adquiera o transmita la propiedad, contratos de arrendamiento o cualquier otro título traslativo de la posesión o uso de la aeronave, junto con las novaciones de dichos contratos posesorios si las hubiere, siempre que dichas novaciones impliquen cambio en la posición jurídica del poseedor, o supongan la modificación subjetiva de una de las partes del contrato ya inscrito;

2.º Cargas y gravámenes, de conformidad con el artículo 11, apartado 2;

3.º Vicisitudes técnicas, de conformidad con el artículo 23.

2. Para llevar a cabo las inscripciones y anotaciones en el Registro, se abrirá una hoja de asiento para cada aeronave inscrita. En ella se incluirán las inscripciones y anotaciones relacionadas con la aeronave, así como, de forma facultativa, otros datos relevantes relacionados con la aeronave, sus inscripciones y anotaciones, como la información sobre los seguros aéreos que le sean aplicables. La hoja de asiento para cada aeronave se cerrará con la inscripción de la cancelación de la matrícula.

Artículo 10. *Competencia para practicar los asientos registrales y la emisión de certificaciones.*

La competencia para practicar las inscripciones y anotaciones registrales, así como para la emisión de los correspondientes certificados, corresponde a la Dirección de Seguridad de Aeronaves de acuerdo con el artículo 28.2, letra a), del Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Artículo 11. *Coordinación con el Registro de Bienes Muebles.*

1. El Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles pondrá la relación de aeronaves inscritas en él a disposición del Registro de Bienes Muebles.

2. Las cargas y gravámenes sobre aeronaves que figuren inscritas, conforme a su regulación específica, en el Registro de Bienes Muebles, se anotarán de oficio en el

Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles a efectos informativos, en virtud de comunicación del Registro de Bienes Muebles.

3. Si se produjera alguna causa de cancelación de la matrícula de las previstas en este reglamento, el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles cancelará la matrícula y se lo comunicará al Registro de Bienes Muebles, salvo que se trate de una aeronave de Estado.

4. La coordinación adicional de la información que sea necesaria entre el Registro de Bienes Muebles y el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles se podrá llevar a cabo en las formas de colaboración y de cooperación previstas en el título III de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en particular, mediante convenios.

CAPÍTULO III

Procedimientos

Sección 1.^a Normas comunes

Artículo 12. *Iniciación del procedimiento.*

1. Las inscripciones o anotaciones se practicarán a instancia de parte o de oficio, según corresponda.

2. Las solicitudes de inscripción o anotación iniciadas a instancia de parte, deberán ir acompañadas de la siguiente documentación, sin perjuicio de la específica requerida por las normas de cada procedimiento:

a) Si se trata de persona física, en el caso de personas titulares de un documento nacional de identidad o de una tarjeta de identidad de extranjero, y únicamente cuando se opusieran expresamente a su consulta por medios electrónicos, deberán aportar, copia del documento nacional de identidad, tarjeta de identidad de extranjero, pasaporte o documento equivalente válido en España.;

b) Si se trata de persona jurídica, copia del documento de constitución y poderes de representación y, en su caso, certificación del Registro oficial donde esté inscrita la entidad, que acredite que está legalmente constituida, salvo que dicha documentación obre en poder de la administración;

c) El justificante del abono de la tasa requerida para la prestación del servicio que se solicita, cuando proceda;

d) Documento de despacho de aduana, para los casos de importación o exportación de las aeronaves;

e) Liquidación de los impuestos que correspondan, o la declaración de no sujeción, exención, prescripción o aplazamiento de los mismos.

Artículo 13. *Títulos jurídicos.*

La inscripción en el Registro se practicará en virtud de documento público o privado que acredite la adquisición de la propiedad o la posesión de la aeronave.

Salvo en los supuestos exceptuados por un convenio internacional, una ley o una norma de derecho de la Unión Europea que resulte de aplicación, los documentos públicos otorgados en el extranjero deberán ser objeto de legalización, conforme a lo establecido en el Real Decreto 1497/2011, de 24 de octubre, por el que se determinan los funcionarios y autoridades competentes para realizar la legalización única o apostilla prevista en el Convenio XII de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, de 5 de octubre de 1961.

Los documentos privados deberán contener la legitimación notarial de las firmas de los otorgantes. Para el caso de los otorgados en territorio extranjero, deberán contener la legalización, mediante la apostilla de La Haya, de la intervención notarial. En el caso de

los países no firmantes del Convenio de La Haya, se efectuará la legalización por vía diplomática.

Artículo 14. *Silencio administrativo y recursos.*

1. Transcurridos los plazos establecidos para la resolución de los procedimientos previstos en este reglamento sin que se haya dictado y notificado resolución expresa, los interesados podrán entender desestimadas sus pretensiones por silencio administrativo de conformidad con lo previsto en la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

2. Frente a los actos, expresos o presuntos de la Dirección de Seguridad de Aeronaves, podrá interponerse recurso de alzada ante la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de su Estatuto, aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero.

Los plazos para la interposición del recurso de alzada serán los previstos en el artículo 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Sección 2.ª Reserva de matrícula

Artículo 15. *Reserva de matrícula.*

1. El Registro concederá una reserva de matrícula para las aeronaves nuevas o usadas, distintas de las ultraligeras o de construcción por aficionado, a solicitud del propietario o poseedor legítimo, cuando reúna los siguientes dos requisitos:

a) El solicitante presente la siguiente documentación:

- 1.º Solicitud de reserva de matrícula;
- 2.º Declaración jurada, justificando la necesidad de la reserva de matrícula y comprometiéndose, bajo su responsabilidad, a no hacer uso de la matrícula reservada hasta tanto el Registro emita el Certificado de Matrícula provisional o definitivo de la aeronave;
- 3.º Copia del título jurídico o acuerdo de intenciones que acredite que se va a adquirir la propiedad o se va a disfrutar de la posesión de la aeronave;
- 4.º En el caso de que el origen de la aeronave sea militar española, certificado con la situación administrativa de baja definitiva, o en proceso de baja, del Registro de Aeronaves de la Defensa.

b) La aeronave disponga del correspondiente certificado de tipo aceptado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, o haya sido solicitada su expedición y esté en proceso de obtenerlo, o esté en condiciones de disponer de un certificado de aeronavegabilidad restringido o documento equivalente.

2. La reserva de matrícula adjudicada tendrá una duración máxima de un año, plazo durante el cual el interesado deberá haber presentado la solicitud de matriculación de la aeronave, junto con la documentación necesaria a tal fin. En caso contrario, se cancelará de oficio la reserva. Dicho plazo podrá prorrogarse motivadamente por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por causas justificadas por un periodo máximo de seis meses.

Sección 3.^a MatriculaciónArtículo 16. *Matrícula definitiva.*

1. La inscripción de la aeronave en el Registro y el otorgamiento de la matrícula definitiva se realizará, a instancia de parte, una vez que el interesado haya acreditado los siguientes requisitos:

- a) Que la aeronave disponga de un certificado de tipo aceptado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o estar en condiciones de disponer de un certificado de aeronavegabilidad restringido o documento equivalente;
- b) La condición de propietario o poseedor legítimo de la aeronave mediante la aportación de copia del título jurídico que lo acredite;
- c) En los casos en los que la inscripción se base en un título traslativo de la posesión de la aeronave, acreditación de la entrega de esta;
- d) Que la aeronave no se encuentra inscrita en otro registro, lo que se acreditará:

1.º Mediante la aportación de un certificado de no inscripción, en el caso de aeronaves de nueva construcción; o

2.º Certificado de cancelación de matrícula en el Registro de Matrícula de aeronaves del país de procedencia, en el caso de aeronaves procedentes de otros países; o

3.º Certificado de baja definitiva en el Registro de Aeronaves de la Defensa, para el caso de aeronaves de origen militar español.

Mediante medios aceptables de cumplimiento («AMC», por sus siglas en inglés de «Acceptable Means of Compliance») adoptados por el órgano competente por razón de la materia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se podrán reconocer otras formas de acreditar que la aeronave no se encuentra inscrita en otro registro.

2. En el caso de las aeronaves destinadas en el momento de la solicitud a un uso privado, deportivo o de recreo, los requisitos señalados en las letras b) y c) del apartado 1, podrán acreditarse mediante una declaración del interesado en la que manifieste, bajo su responsabilidad, que es el propietario o poseedor legítimo de la aeronave y que esta se destina en el momento de la solicitud a los fines previstos en este apartado.

3. En los casos que se haya otorgado una matrícula provisional, se requerirá al interesado para que, en un plazo de seis meses, acredite los requisitos restantes necesarios para obtener una matrícula definitiva, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su solicitud.

El plazo máximo para dictar y notificar resolución quedará suspendido desde la notificación del requerimiento hasta su efectivo cumplimiento por el destinatario o, en su defecto, por el transcurso del plazo de seis meses.

Artículo 17. *Certificado de Matrícula definitivo.*

Practicada la inscripción definitiva, se emitirá el Certificado de Matrícula definitivo, en el que se consignará el número de la aeronave en el Registro; las marcas de nacionalidad y matrícula; el fabricante, el modelo y el número de serie de fabricación; el nombre y domicilio del propietario, arrendatario o poseedor y la fecha de emisión del certificado, de conformidad con lo dispuesto el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944.

Artículo 18. *Vigencia del Certificado de Matrícula.*

1. El Certificado de Matrícula emitido a las aeronaves en propiedad tendrá vigencia indefinida mientras no se modifique la titularidad registral de la aeronave.

2. El Certificado de Matrícula emitido a la aeronave en virtud de arrendamiento o de cualquier otro título jurídico traslativo de la posesión por el que no se transfiera la

propiedad de la aeronave, tendrá vigencia durante el plazo de validez del título que dio origen a la inscripción o anotación.

En el supuesto de prórroga contractual o de adquisición del pleno dominio por el poseedor, se deberá acreditar documentalmente tal extremo ante el Registro, solicitando la práctica de la anotación del título jurídico correspondiente al menos con quince días de antelación a la finalización del plazo de vigencia del título jurídico traslativo de la posesión. De no justificar las circunstancias mencionadas, se podrá iniciar de oficio un procedimiento para la cancelación de la anotación practicada.

Artículo 19. *Efectos del Certificado de Matrícula.*

El Certificado de Matrícula es título necesario para la operación de las aeronaves, pero no es suficiente por sí solo para permitir la, por lo que la aeronave deberá contar con el resto de las autorizaciones, habilitaciones y certificados requeridos por la normativa aplicable a cada tipo de operación.

Artículo 20. *Matrícula provisional.*

1. En el marco del procedimiento de matriculación de una aeronave y con carácter previo a su concesión, el Registro, a instancia del interesado en la solicitud de matriculación, asignará una matrícula provisional, siempre que se hayan acreditado los requisitos establecidos en el artículo 16, apartado 1, letras a), b) y d).

2. Una vez asignada la matrícula provisional, se emitirá un Certificado de Matrícula Provisional que producirá los mismos efectos que el Certificado de Matrícula definitivo.

3. La matrícula provisional y el certificado de matrícula provisional tendrán una validez de seis meses desde la fecha de emisión del correspondiente certificado o hasta la notificación de la resolución del procedimiento de matriculación, si ésta se hubiera producido con anterioridad a la finalización del periodo de validez.

4. Las aeronaves de uso privado, deportivo o de recreo no podrán solicitar en ningún caso la concesión de una matrícula provisional.

Artículo 21. *Emisión de certificado de aeronavegabilidad.*

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea no emitirá el certificado de aeronavegabilidad o documento equivalente hasta que se haya acreditado el cumplimiento de los requisitos aplicables para la obtención de dicho documento y el Registro emita el Certificado de Matrícula provisional o definitivo.

Sección 4.^a *Cambios de titularidad registral y vicisitudes técnicas*

Artículo 22. *Cambio de titularidad registral.*

1. El propietario transmitente de una aeronave que figure inscrita en el Registro, deberá comunicar a este último el cambio en la situación jurídica de la aeronave, incluida la identidad del adquirente, en el plazo máximo de dos meses desde la fecha de transmisión, cuando la anotación de esa transmisión resulte obligatoria.

2. El nuevo propietario o poseedor legítimo de la aeronave debe instar la anotación registral de cambio de titularidad registral, en el plazo máximo de seis meses, desde la fecha de transmisión.

No será necesario instar la anotación registral de los contratos de arrendamiento o de cualquier otro título traslativo de la posesión o uso de la aeronave, cuya duración no sea superior a siete meses, o de diez meses cuando la aeronave realice operaciones de lucha contra incendios, sin perjuicio del cumplimiento de otros requisitos y medios de intervención administrativa que sean exigibles conforme a la normativa que en cada caso resulte de aplicación.

3. Las anotaciones de los actos jurídicos relativos a la titularidad registral posteriores a la matriculación de las aeronaves, se practicarán en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles a solicitud del interesado, debiendo aportar junto con la solicitud, los siguientes documentos:

- a) Los documentos contemplados en el artículo 12, apartado 2;
- b) Copia del título jurídico que acredite suficientemente su condición de propietario o poseedor legítimo de la aeronave, o declaración del interesado en los casos de aeronaves de uso privado, deportivo o de recreo;
- c) Cuando exista, copia de un IDERA; o de la revocación la misma; así como, copia del CDCL o revocación del mismo, según sea de aplicación.

4. Hasta tanto se practica la anotación del cambio de titularidad registral y se emite un nuevo Certificado de Matrícula, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá autorizar la utilización de la aeronave por el nuevo titular registral, al objeto de no paralizar su uso, durante un plazo de tres meses, que podrá prorrogarse como máximo, durante otros cuarenta y cinco días naturales. A tal efecto, el solicitante deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Haber iniciado los trámites para la anotación del nuevo título jurídico;
- b) Disponer de las autorizaciones, licencias o aprobaciones que, en cada caso, sean exigibles para realizar la actividad a la que pretende destinar la aeronave.

Artículo 23. *Vicisitudes técnicas.*

Las vicisitudes técnicas que impliquen cambio en el modelo de la aeronave, o en el peso máximo al despegue, y le sean comunicadas al Registro por la unidad correspondiente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se harán constar mediante la correspondiente anotación.

Sección 5.^a Cancelaciones

Artículo 24. *Cancelación de la matrícula.*

1. El Registro, de oficio o a instancia de parte, cancelará la inscripción de matrícula de la aeronave, cuando proceda conforme a los artículos siguientes.

2. La inscripción de cancelación, de oficio o a instancia de parte, conllevará:

- a) La extinción de la eficacia del certificado de matrícula;
- b) La cancelación de las inscripciones anteriormente practicadas;
- c) La revocación de las aprobaciones y certificados emitidos y asociados a la misma; así como
- d) La baja de la radiobaliza asociada a la matrícula en el registro del Transmisor Localizador de Emergencia («ELT», por sus siglas en inglés de «Emergency Locator Transmitter»), si procede, todo ello según la normativa legalmente aplicable.

3. La inscripción de cancelación expresará que quedan canceladas las inscripciones anteriormente practicadas y que se extingue la eficacia del certificado de matrícula.

Además de lo anterior, se hará mención de la causa y del documento que la motiven, si la cancelación se produce a instancia de su titular registral. Si es de oficio, en la inscripción se mencionará la autoridad que la decreta y el hecho que la haya motivado.

Artículo 25. *Cancelación de la matrícula a instancia de parte.*

1. Se procederá a la cancelación a instancia de parte por las siguientes causas:

- a) Destrucción o pérdida total de la aeronave;
- b) Inoperatividad o desguace de la aeronave;

- c) Adquisición, con carácter permanente, de la condición de aeronave militar;
 - d) Matriculación en país extranjero;
 - e) Enajenación de la aeronave a una persona que:
 - 1.º La haga no inscribible, conforme al artículo dieciocho de la Ley 48/1960, de 21 de julio;
 - 2.º No disfrute de la nacionalidad española o de algún país miembro del Espacio Económico Europeo, o no tenga su residencia habitual o un establecimiento permanente en territorio español, de conformidad con el artículo diecinueve de la Ley 48/1960, de 21 de julio; o
 - 3.º No proceda a un cambio de titularidad registral en el plazo previsto.
 - f) Finalización o resolución anticipada, por cualquier causa, del título traslativo de la posesión con base en el cual se ha practicado la inscripción o anotación; o
 - g) Ejecución de un IDERA.
2. Para poder cancelar la matrícula de una aeronave, cuando conste inscrita la propiedad junto con un contrato de arrendamiento o cualquier otro título traslativo de la posesión de la misma, será necesario tramitar previamente un cambio de titularidad registral, de acuerdo con lo indicado en el artículo 22, con la finalidad de anotar la resolución o la pérdida de eficacia de dicho contrato o título traslativo de la posesión, salvo por las causas indicadas en el apartado 1, letras a) y g).
3. Para los casos de matriculación en país extranjero:
- a) Se deberá obtener previamente el certificado de aeronavegabilidad para la exportación, cuando le sea requerido por la autoridad de destino; y
 - b) Practicada la cancelación, el Registro lo comunicará de oficio al Registro de Matrícula de Aeronaves del país donde la aeronave vaya a matricularse.
4. En el supuesto de existir cargas y gravámenes sobre una aeronave, anotadas en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, sobre las que no conste su cancelación en el Registro de Bienes Muebles, para proceder a la cancelación de la matrícula de dicha aeronave, será necesario presentar previamente una autorización expresa de los acreedores cuyo derecho o interés proteja esa carga o gravamen, o, en su caso, de la autoridad que decretó la carga o gravamen inscrito.
5. En los procedimientos para la cancelación de la matrícula iniciados a instancia de parte el plazo máximo en el que debe dictarse y notificarse la resolución será de tres meses, de conformidad con el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 26. Cancelación de la matrícula de oficio.

1. Se procederá a la cancelación de oficio en los siguientes casos:
- a) Por resolución judicial firme;
 - b) En el caso de aeronaves inscritas en virtud de título jurídico de arrendamiento o cualquier otro traslativo de la posesión, cuando haya transcurrido el plazo pactado o sus sucesivas prórrogas sin que se haya aportado un nuevo título que acredite la continuidad en la posesión de la aeronave;
 - c) Cuando el propietario o poseedor legítimo de una aeronave no haya instado la cancelación de la matrícula o la anotación registral del cambio de titularidad registral en el plazo de un año desde la fecha de otorgamiento del título jurídico;
 - d) En los casos de destrucción de la aeronave, si no se hubiera producido la cancelación de esta a instancia de parte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25, apartado 1, letra a);
 - e) Cuando no se haya renovado el certificado de revisión de aeronavegabilidad de la aeronave o documento equivalente en los últimos cinco años y su titular registral no haya presentado en ese tiempo una solicitud de cancelación;

f) Las aeronaves históricas, definidas conforme al anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018, cumplido el décimo año de la pérdida de validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad o documento equivalente;

g) En los casos en los que se compruebe la inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información que se incorpore a una declaración a la que hace referencia el artículo 16, apartado 2;

h) En los casos en que una aeronave matriculada haya dejado de estar sujeta el ámbito de aplicación del Registro debido a un cambio en la normativa aplicable.

2. En los procedimientos para la cancelación de la matrícula iniciados de oficio el plazo máximo en el que debe dictarse y notificarse la resolución será de seis meses.

CAPÍTULO IV

Matrícula de prueba

Artículo 27. *Concesión.*

1. Se podrá conceder una matrícula de prueba a una aeronave, sin que dé lugar a su inscripción en el Registro, en los siguientes supuestos, con la finalidad y condiciones de utilización que se indican en cada caso:

a) Aeronaves de fabricación en serie: para la realización de vuelos de verificación, puesta a punto y mantenimiento, durante su proceso de fabricación hasta su entrega al cliente;

b) Aeronaves prototipo: para la realización de vuelos de prueba para investigación, desarrollo, verificación, puesta a punto o certificación;

c) Aeronaves específicamente diseñadas o modificadas para la investigación o para propósitos de experimentación o científicos, y que puedan producirse en un número muy limitado.

2. Asimismo, se podrá conceder una matrícula de prueba a aeronaves referidas en las letras a), b) y c) para la realización de demostraciones para la venta o el entrenamiento de tripulaciones.

3. En el caso de aeronaves de construcción por aficionados, la matrícula de prueba se otorgará de oficio por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el momento en el que se autorice a realizar los vuelos de prueba correspondientes al proceso de construcción o previo a su matriculación definitiva.

Artículo 28. *Marca de matrícula de prueba.*

La matrícula de prueba consistirá en las marcas de nacionalidad EC seguida por un guion y a continuación tres números. Esta matrícula se fijará sobre la aeronave siguiendo las disposiciones vigentes aplicables en la materia.

Artículo 29. *Validez de la matrícula de prueba.*

1. La matrícula de prueba otorgada en los supuestos del artículo 27, apartados 1 y 2, tendrá una validez de hasta doce meses.

2. La validez de la matrícula de prueba otorgada en el supuesto del artículo 27, apartado 3, quedará supeditada a la validez del documento de aeronavegabilidad aceptado o aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea específicamente para los vuelos de prueba que le correspondan a la aeronave.