



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 141/2025, de 25 de febrero, por el que se establecen los requisitos esenciales de aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) y por el que se modifica tanto la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, como el propio reglamento.

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
«BOE» núm. 49, de 26 de febrero de 2025
Referencia: BOE-A-2025-3781

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	4
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	8
Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.	8
Artículo 2. Definiciones.	9
CAPÍTULO II. Requisitos y obligaciones de las organizaciones de aeronavegabilidad inicial y de los titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada	11
Sección 1. ^a Organizaciones de diseño.	11
Artículo 3. Requisitos y obligaciones de las organizaciones de diseño.	11
Artículo 4. Manual de Diseño.	11
Artículo 5. Sistema de gestión del diseño.	11
Artículo 6. Recursos de la organización de diseño.	12
Artículo 7. Obligaciones de las organizaciones de diseño.	12
Sección 2. ^a Organizaciones de producción.	13
Artículo 8. Requisitos y obligaciones de las organizaciones de producción o fabricantes.	13
Artículo 9. Manual de Producción.	13
Artículo 10. Sistema de gestión de la producción.	14

Artículo 11. Recursos de la organización de producción.	15
Artículo 12. Obligaciones de las organizaciones de producción.	15
Sección 3.ª Titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada	16
Artículo 13. Obligaciones de los titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada.	16
CAPÍTULO III. Aeronavegabilidad del diseño de tipo	17
Sección 1.ª Requisitos esenciales de aeronavegabilidad	17
Artículo 14. Requisitos esenciales de aeronavegabilidad.	17
Sección 2.ª Certificación del diseño de tipo.	18
Artículo 15. Determinación de las bases de certificación aplicables.	18
Artículo 16. Solicitud de un certificado de tipo restringido.	18
Artículo 17. Declaración de capacidad de diseño.	19
Artículo 18. Declaración de capacidad de producción.	19
Artículo 19. Aprobación de las bases de certificación.	19
Artículo 20. Aprobación del programa de certificación.	20
Artículo 21. Ejecución del programa de certificación y demostración de las bases de certificación.	20
Artículo 22. Resolución.	21
Artículo 23. Validez de los certificados de tipo restringidos.	21
Artículo 24. Cambios al certificado de tipo restringido.	21
Sección 3.ª Registro de una declaración de cumplimiento del diseño	22
Artículo 25. Declaraciones de cumplimiento del diseño.	22
Artículo 26. Validez de las declaraciones de cumplimiento del diseño.	24
Artículo 27. Cambios en el diseño para las declaraciones de cumplimiento del diseño.	24
CAPÍTULO IV. Certificación de la aeronavegabilidad	25
Artículo 28. Certificado de aeronavegabilidad restringido.	25
Artículo 29. Solicitud de certificados de aeronavegabilidad restringidos.	25
Artículo 30. Validez de los certificados de aeronavegabilidad restringidos.	27
Artículo 31. Autorizaciones de vuelo.	27
Artículo 32. Requisitos para la expedición de las autorizaciones de vuelo.	28
Artículo 33. Modificaciones y reparaciones de aeronaves.	29
CAPÍTULO V. Mantenimiento de la aeronavegabilidad	30
Artículo 34. Gestión de las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad.	30

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Artículo 35. Ejecución del mantenimiento de la aeronave.	30
Artículo 36. Programa de mantenimiento.	32
Artículo 37. Certificado de revisión de la aeronavegabilidad.	32
Artículo 38. Validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad.	33
CAPÍTULO VI. Directivas de aeronavegabilidad	34
Artículo 39. Directivas de aeronavegabilidad.	34
CAPÍTULO VII. Disposiciones administrativas comunes	34
Artículo 40. Disposiciones comunes sobre procedimiento administrativo, supervisión y régimen sancionador.	34
Artículo 41. Vigilancia de las organizaciones y titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada.	35
<i>Disposiciones adicionales</i>	36
Disposición adicional primera. Adaptación y modificación de los certificados de tipo restringidos emitidos con anterioridad al Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM).	36
Disposición adicional segunda. Certificados de aeronavegabilidad restringidos que cumplan con la masa en vacío límite.	36
Disposición adicional tercera. Medidas de ejecución y aplicación.	36
Disposición adicional cuarta. No incremento del gasto público.	37
<i>Disposiciones transitorias</i>	37
Disposición transitoria primera. Periodo transitorio de validez de los certificados de aeronavegabilidad restringidos con exceso de masa en vacío y formas de adaptación a la masa en vacío límite.	37
Disposición transitoria segunda. Procedimientos de certificación de tipo restringidos en tramitación.	38
<i>Disposiciones derogatorias</i>	38
Disposición derogatoria única. Derogación normativa.	38
<i>Disposiciones finales</i>	38
Disposición final primera. Modificación de la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, y modificación del Reglamento aprobado por la Orden de 31 de mayo de 1982.	38
Disposición final segunda. Preceptos con rango de Orden Ministerial.	39
Disposición final tercera. Título competencial.	40
Disposición final cuarta. Entrada en vigor.	40
ANEXO. Requisitos esenciales de aeronavegabilidad	40

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

Los cambios regulatorios producidos a nivel nacional y en Unión Europea; la evolución técnica en el diseño y la fabricación de las aeronaves motorizadas ultraligeras; la creciente internacionalización del sector; y, finalmente, las recomendaciones derivadas de las investigaciones realizadas por la Comisión de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), que en sucesivos informes técnicos ha señalado la necesidad de revisar la normativa sobre aeronavegabilidad de estas aeronaves, justifican modernizar los requisitos aplicables a la aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM).

En relación con los cambios regulatorios, el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM), ha ampliado el ámbito de aplicación de la normativa nacional sobre aeronaves ultraligeras motorizadas a los aviones y helicópteros motorizados (categorías A y B respectivamente) que no tengan más de dos plazas para ocupantes, cuya masa máxima al despegue (MTOM, por sus siglas en inglés de *Maximum Take Off Mass*) no sea superior a 600 kilogramos, o en el caso de tratarse de aviones y helicópteros anfibios, a 650 kilogramos, haciendo así uso de la opción de exclusión (u *opt-out*) contemplado para los Estados miembros en el artículo 2, apartado 8, letras a) y b), del Reglamento (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 y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, (en lo sucesivo, Reglamento Base). Asimismo, se ha incluido en el ámbito de aplicación del citado real decreto a los autogiros motorizados que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue no sea superior a 600 kg (categoría C), de conformidad con la exclusión de dichas aeronaves de la regulación europea prevista en el anexo I, letra f) del Reglamento Base. Al mismo tiempo, se ha establecido el peso máximo en vacío que pueden tener las citadas categorías de aeronaves ultraligeras motorizadas. Esta nueva regulación también ha introducido cambios importantes en relación con las limitaciones operacionales de las aeronaves ultraligeras motorizadas, entre las cuales cabe destacar el establecimiento de nuevas alturas máximas de vuelo, en coherencia con lo previsto en la normativa aeronáutica de la Unión Europea para la operación de aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas que no dispongan de equipos de oxígeno suplementario.

Por otra parte, la Comisión Europea recientemente ha modificado la normativa aplicable a la certificación de la aeronavegabilidad de determinadas aeronaves no complejas sujetas a la regulación aeronáutica europea, normalmente utilizadas para la realización de operaciones de aviación general, esto es, distintas de las operaciones de transporte aéreo comercial y de las operaciones especializadas, para contemplar la posibilidad, alternativa a las certificaciones de tipo ordinarias, de que su diseño de tipo pueda ser reconocido mediante la presentación de una «declaración de conformidad del diseño» por el interesado, una vez que ésta declaración haya sido registrada por la autoridad aeronáutica competente y ésta haya notificado su registro al interesado, previa realización por dicha autoridad de las comprobaciones previstas en la antedicha nueva regulación europea, conocida como «Parte 21 Light», la cual ha sido introducida como una nueva parte dentro del anexo del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción, a través de la adopción del Reglamento Delegado (UE) 2022/1358 de la Comisión, de 2 de junio de 2022, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a la aplicación de requisitos más proporcionados para las aeronaves utilizadas en la aviación deportiva y recreativa.

Al margen de estos cambios regulatorios, la realidad es que el estado actual de la evolución técnica ha permitido a la industria la fabricación de aeronaves ultraligeras motorizadas con nuevos diseños y materiales, cuyas prestaciones y equipamiento apenas difieren de las de los modelos ligeros de aviación general, lo que también obliga a actualizar los requisitos sobre aeronavegabilidad inicial, al objeto de tener en cuenta, no sólo aspectos de resistencia estructural y de construcción, sino también los relacionados, entre otros, con las cualidades de vuelo, la motorización, el equipamiento o las limitaciones operativas.

Con el desarrollo industrial, al igual que sucede en otros sectores industriales, el diseño y la fabricación de aeronaves ultraligeras motorizadas ha sido objeto de una progresiva deslocalización o internacionalización, que ha tenido como resultado, entre otros, que en España existan y sean reconocidos estándares técnicos para la certificación del diseño de tipo previamente adoptados por otros Estados o en el seno de determinadas organizaciones internacionales, por lo que resulta conveniente que la regulación nacional atienda adecuadamente a esta realidad.

Asimismo, la norma viene motivada por las investigaciones de accidentes llevadas a cabo por la CIAIAC, las cuales han dado lugar a una serie de recomendaciones en sus informes técnicos indicando la necesidad de tomar iniciativas normativas para modificar los requisitos técnicos exigidos a estas aeronaves.

En definitiva, los cambios regulatorios, tanto a nivel nacional como de la Unión Europea, la evolución técnica en el diseño y fabricación de las aeronaves motorizadas ultraligeras, la deslocalización o internacionalización de esta industria, y las investigaciones de la CIAIAC, obligan a llevar a cabo una revisión y modernización de los requisitos técnicos y administrativos establecidos en la Orden de 14 de noviembre de 1988, por la que se establecen los requisitos de aeronavegabilidad para las Aeronaves Ultraligeras Motorizadas (ULM).

En el capítulo I de este real decreto se recogen unas disposiciones generales relativas a su objeto, ámbito de aplicación y definición de conceptos. Respecto a su objeto, éste se reduce a establecer el régimen aplicable a la aeronavegabilidad, tanto inicial como continuada, de las aeronaves ultraligeras motorizadas, sin introducir disposiciones nuevas ni otras modificaciones relacionadas con el de sus operaciones o el de las licencias de su personal. En relación con su ámbito de aplicación, éste sigue, y no va más allá, del ámbito de aplicación del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, si bien se ha establecido un régimen especial simplificado con respecto a la aeronavegabilidad inicial y continuada para los aviones ultraligeros motorizados monoplace que, estando incluidos en el ámbito de aplicación del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, tengan una masa en vacío (excluyendo el paracaídas balístico) que no supere los 120 kilogramos, en coherencia con la práctica de los países de nuestro entorno, mientras que las definiciones se introducen para claridad y seguridad jurídica de sus destinatarios.

En el capítulo II se inicia el contenido sustantivo, donde se regulan los requisitos y obligaciones de las organizaciones de aeronavegabilidad inicial así como de los titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada, comenzando por los requisitos que han de reunir las organizaciones de diseño que soliciten la expedición de un certificado de tipo restringido para aeronaves ultraligeras motorizadas así como las obligaciones para su mantenimiento una vez expedido, para seguir con los requisitos que han de reunir las organizaciones dedicadas a la producción en serie. Alternativamente a la solicitud de un certificado de tipo restringido, para los aviones ultraligeros motorizados también se contempla la posibilidad de validar el diseño de tipo mediante la presentación de una «declaración de cumplimiento del diseño», siguiendo la proporcionalidad de la Parte 21 Light para aviones ligeros sujetos a regulación europea, recogiendo a su vez las obligaciones de los titulares de tales declaraciones cuando hayan sido finalmente registradas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Seguidamente, en el capítulo III, sobre aeronavegabilidad del diseño de tipo, se establece que el diseño de tipo de una aeronave ultraligera motorizada debe cumplir en todo caso los requisitos esenciales de aeronavegabilidad establecidos en el anexo para la obtención del certificado de tipo restringido, admitiéndose que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea pueda aceptar alguna desviación de tales requisitos esenciales de aeronavegabilidad en casos tasados y de forma excepcional. Siguiendo la práctica habitual en derecho comparado de los países de nuestro entorno, los medios para acreditar el

cumplimiento de los requisitos esenciales de aeronavegabilidad del anexo se establecen en las bases de certificación y las especificaciones de certificación que adopte la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o que ésta haya reconocido como aceptables. También se establecen especialidades de procedimiento para la obtención de los certificados de tipo restringidos.

Como novedad, se reconoce la posibilidad de validar la aeronavegabilidad de un diseño de tipo mediante una «declaración de cumplimiento del diseño» registrada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, si bien la mera presentación de dicha declaración no permite al interesado el ejercicio de un derecho ni el comienzo de ninguna actividad, sino que se requiere en última instancia su registro por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, momento a partir del cual la declaración de cumplimiento del diseño será válida, todo ello siguiendo el ejemplo de la Parte 21 Light.

En cualquier caso, tanto en el caso de haber obtenido un certificado de tipo restringido como en el de haber registrado la Agencia Estatal de Seguridad Aérea una declaración de cumplimiento del diseño, se contempla la vigencia indefinida de ambas formas de acreditar la aeronavegabilidad del diseño de tipo, sujeta al mantenimiento del cumplimiento de los requisitos exigidos para su expedición o registro respectivamente y, en su caso, el cumplimiento de los requisitos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Asimismo, se establecen los requisitos para la introducción de cambios en el diseño de las aeronaves que cuenten con un certificado de tipo restringido o con una declaración de cumplimiento del diseño registrada.

En el capítulo IV se regula la certificación de la aeronavegabilidad de las aeronaves ya producidas. Hasta ahora sólo se admitía la expedición de un certificado de aeronavegabilidad restringido para aquellas aeronaves ultraligeras motorizadas cuyo diseño dispusiera de un certificado de tipo restringido aprobado previamente por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Con la presente regulación dichos certificados de aeronavegabilidad restringidos van a poder ser expedidos también en base a una declaración de cumplimiento del diseño registrada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, o bien en base a un certificado de tipo restringido válido expedido por cualquier autoridad aeronáutica del Espacio Económico Europeo; o bien en base a un certificado de tipo restringido válido expedido por cualquier autoridad aeronáutica de un tercer país cuyo sistema de certificación del diseño de tipo garantice unos niveles de seguridad operacional equivalentes a los establecidos en este real decreto, y previamente se haya reconocido dicha equivalencia mediante resolución del órgano competente por razón de la materia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Adicionalmente, se contempla la posibilidad de obtener una autorización de vuelo en aquellos casos en los que una aeronave ULM no pueda disponer de un certificado de aeronavegabilidad restringido o que, disponiendo de él, no cumplan con alguna de sus condiciones, cuando se demuestre que son capaces de volar de forma segura bajo determinadas condiciones y con propósitos específicos.

Cerrando el capítulo, se recogen las condiciones para la modificación de las aeronaves ultraligeras motorizadas, las cuales, según el caso, deberán ser, o bien registradas por el particular, o bien autorizadas previamente por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Habiéndose reconocido de alguna de las formas expuestas la aeronavegabilidad del diseño de tipo, y habiéndose expedido el certificado de aeronavegabilidad restringido o autorización de vuelo a la correspondiente aeronave ultraligera motorizada, por seguridad pública, tanto operativa de la aeronave como de las personas y bienes subyacentes, se ha de condicionar la operatividad de aquélla al efectivo mantenimiento de su aeronavegabilidad. Para ello, en el capítulo V se especifica a quien le corresponde la responsabilidad del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad, pudiendo corresponderle a la persona titular del derecho de propiedad de la aeronave, como hasta ahora, o bien a otra persona a la que se le permita la operación de dicha aeronave bajo cualquier título jurídico, y asimismo se regulan las tareas necesarias para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, los requisitos para llevar a cabo la ejecución del mantenimiento, y se establece la obligatoriedad de contar con un programa de mantenimiento y un contenido mínimo para éste.

Como novedad respecto al régimen anterior en materia de mantenimiento de la aeronavegabilidad, se contempla que, junto con la expedición del certificado de

aeronavegabilidad restringido, se expida un certificado de revisión de la aeronavegabilidad, sin el cual no será válido el certificado de aeronavegabilidad restringido. La validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad es limitada en el tiempo, pero podrá ser renovada por el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad mediante la presentación de una «declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad», por la que manifieste, bajo su responsabilidad, que ha realizado la tareas necesarias para el mantenimiento de la aeronavegabilidad recogidas en este real decreto y ha realizado una comprobación física de la aeronave, de modo que ha verificado de forma satisfactoria que la misma permanece conforme a su certificado de tipo restringido o conforme a una declaración de cumplimiento del diseño registrada.

Siguiendo la práctica europea e internacional, en el capítulo VI se regulan las directivas de aeronavegabilidad, las cuales podrán ser adoptadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para las aeronaves ultraligeras motorizadas ante la evidencia de defectos en una aeronave susceptibles de afectar a otras fabricadas conforme al mismo certificado de tipo restringido o declaración de cumplimiento del diseño registrada, al objeto de su subsanación y en orden a garantizar los estándares exigibles en materia de seguridad operacional.

En el capítulo VII se contemplan disposiciones comunes sobre procedimiento administrativo, que en lo no previsto en el real decreto, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Se contemplan también especialidades en la supervisión de las organizaciones y titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada, así como una referencia al régimen sancionador aplicable previsto en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Por último, se contemplan las disposiciones adicionales, transitorias, la derogatoria y las finales. Entre ellas cabe destacar la disposición transitoria primera, por la que se da cumplimiento a lo previsto en la disposición transitoria primera del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, estableciendo un periodo transitorio de validez de los certificados de aeronavegabilidad restringidos con exceso de masa en vacío, así como las formas de adaptación a la masa en vacío límite; la disposición derogatoria, por la que se procede a derogar la Orden de 14 de noviembre de 1988, por la que se establecen los requisitos de aeronavegabilidad para las Aeronaves Ultraligeras Motorizadas; y la disposición final primera, por la que se realizan modificaciones puntuales en el Reglamento para la construcción de aeronaves por aficionados, aprobado mediante Orden de 31 de mayo de 1982, así como sobre la citada orden.

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

Se ajusta al principio de necesidad al estar motivada en la salvaguarda de la seguridad operacional de estas aeronaves y de la circulación aérea general, la cual es una acepción de la seguridad aérea, la cual a su vez se justifica en la razón de interés general de la seguridad pública, tanto de las personas a bordo de las aeronaves objeto de este real decreto como de las personas y bienes subyacentes. Adicionalmente, el presente real decreto tiene su razón de ser en diversas recomendaciones de seguridad de la Comisión de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil.

Se respeta el principio de eficacia en cuanto que los fines perseguidos por la norma se alcanzan mediante la presente regulación. En particular se incrementa la seguridad operacional en la utilización de las aeronaves ultraligeras motorizadas y se facilita la expedición de certificados de aeronavegabilidad restringidos para aeronaves con certificados de tipo emitidos por autoridades aeronáuticas extranjeras, así como su importación.

Se atiende al principio de seguridad jurídica, por ser coherente con la normativa nacional, en particular con lo previsto en el capítulo VI de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y en el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, partiendo de las aeronaves ultraligeras motorizadas incluidas en el ámbito de aplicación de este último, pero regulando una materia, la aeronavegabilidad inicial y continuada, que no ha sido abordada de forma específica en dicha real decreto. Asimismo, resulta coherente con la normativa de la Unión Europea, cuyo ámbito no invade, al tiempo que se deroga expresamente la Orden de 14 de noviembre de 1988, a la que sustituye.

En atención a los principios de proporcionalidad y eficiencia, el real decreto se limita a establecer las disposiciones indispensables para cumplir con las necesidades detectadas en materia de seguridad operacional y de seguridad aérea, en particular contemplando, por un lado, un régimen especial y normativamente menos exigente con respecto a la aeronavegabilidad inicial y continuada de las aeronaves ultraligeras motorizadas que, estando incluidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, tengan una masa en vacío (excluyendo el paracaídas balístico) que no supere los 120 kilogramos, y por otro parte buscando la proporcionalidad con la regulación de la Unión Europea sobre la misma materia, la Parte 21 Light, contemplando la posibilidad de acreditar la aeronavegabilidad de estas aeronaves mediante una «declaración de cumplimiento del diseño» registrada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y estableciendo un régimen declarativo para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras motorizadas. Asimismo, se atiende al uso eficiente de los recursos públicos, no conllevando el incremento alguno de dotaciones, retribuciones u otros gastos de personal.

Finalmente, observando el principio de transparencia, se han definido claramente el objeto y el ámbito de aplicación, al tiempo que se ha posibilitado la participación de sus destinatarios mediante consultas y la información pública y la audiencia del sector.

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 información pública; se han recabado los informes del Ministerio de Defensa, del entonces Ministerio de Justicia, del entonces Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y del entonces Ministerio de Política Territorial, todos ellos sin observaciones; ha sido sometido al procedimiento previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, y en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información; ha sido objeto de informe por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; se ha recabado el informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa del Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes; 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 1799/2024).

Este real decreto se dicta en el ejercicio de las competencias exclusivas del Estado en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves, conforme a lo previsto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, y en virtud de la habilitación normativa prevista en la disposición final cuarta de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

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 25 de febrero de 2025,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto tiene como objeto establecer el régimen aplicable a la aeronavegabilidad, tanto inicial como continuada, de las aeronaves ultraligeras motorizadas (en lo sucesivo, «aeronaves», o «aeronaves ULM»).

2. Este real decreto es de aplicación al diseño, fabricación y utilización en los aspectos relacionados con la aeronavegabilidad, de los aerodinos motorizados civiles incluidos en alguna de las categorías establecidas en el artículo 1, apartado 2 del Real Decreto 765/2022,

de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM), y con exclusión de los previstos en su artículo 2.

3. No obstante, a los aviones ULM de los de la «Categoría A» recogida en el artículo 1, apartado 2, del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, que no presenten características de diseño novedosas o inusuales, entendiéndose por tales las que no estén cubiertas por especificaciones de certificación o estándares de la industria previamente reconocidos a través de medios aceptables de cumplimiento por el órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y cuya masa en vacío (excluyendo el paracaídas balístico) no supere los 120 kilogramos y sean monoplaza, les será de aplicación el siguiente régimen especial simplificado:

a) En relación con la aeronavegabilidad del diseño de tipo no les será de aplicación la sección 2.^a del capítulo III, por lo que no podrán obtener un certificado de tipo restringido, sino que sólo podrán acreditar la aeronavegabilidad del diseño mediante el registro de una declaración de cumplimiento del diseño de conformidad con la sección 3.^a del capítulo III y con la excepción de que no les serán de aplicación los apartados 6 y 7 del artículo 25;

b) Las modificaciones de la declaración del cumplimiento del diseño consideradas menores según la clasificación del artículo 24 (al que se remite el artículo 27, apartado 2), podrán ser comunicadas mediante una declaración de cumplimiento del cambio dirigida a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por el titular de la declaración de cumplimiento de diseño o bien por el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave;

c) Las modificaciones de la declaración del cumplimiento del diseño consideradas mayores según la clasificación del artículo 24 (al que se remite el artículo 27, apartado 2), no serán registradas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sino que deberán ser aprobadas por el titular de la declaración de cumplimiento de diseño, quien se asegurará de que el diseño continúa cumpliendo con las especificaciones técnicas detalladas aplicables a la aeronave, y que ésta no presenta características que hagan inseguro su uso;

d) Los certificados de revisión de la aeronavegabilidad dispondrán de una validez de cinco años.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto, son aplicables las definiciones siguientes:

a) «Autorización de vuelo»: certificado de aeronavegabilidad especial emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por el que se permite la operación de una aeronave que no tenga conformidad o que no haya demostrado tener conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero que sea capaz de volar de forma segura en unas condiciones determinadas, y con unos propósitos definidos antes de la realización del vuelo.

b) «Bases de certificación»: conjunto de requisitos técnicos establecidos por la autoridad aeronáutica de aviación competente para decidir sobre la aceptación del diseño de un modelo de aeronave denominado «tipo». Están constituidas por especificaciones de certificación aplicables a un tipo concreto de aeronave y, en caso de que no fuese posible el cumplimiento de algún requisito establecido por esas especificaciones, las condiciones especiales establecidas por la autoridad aeronáutica para aspectos que no estén cubiertos adecuadamente o para verificaciones de seguridad equivalentes que garanticen un nivel de seguridad similar.

c) «Boletines de servicio»: documento utilizado por la organización de producción o fabricante de una aeronave, motor o componente para notificar a los operadores instrucciones para la implementación de modificaciones y/o cambios de diseño, así como para notificar comprobaciones a ser realizadas en aeronaves en servicio.

d) «Certificado de aeronavegabilidad restringido»: documento expedido por una autoridad aeronáutica, mediante el cual se declara que, con las restricciones a la operación que pueda incluir, se ha acreditado que la aeronave es conforme con un certificado de tipo restringido, una declaración de cumplimiento del diseño registrada por la autoridad aeronáutica competente, o documentos equivalentes, y es apta para la operación segura.

e) «Certificado de tipo restringido»: documento expedido por una autoridad aeronáutica para definir el diseño de un modelo, o familia de modelos de una aeronave, un motor o una

hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad exigidos en el Estado de dicha autoridad.

f) «Declaración de capacidad de diseño»: documento en el que una organización de diseño manifiesta, bajo su responsabilidad, que cumple con los requisitos de capacidad establecidos en este real decreto y con los procedimientos establecidos en sus manuales de diseño.

g) «Declaración de capacidad de producción»: documento en el que una organización de producción o fabricante manifiesta, bajo su responsabilidad, que cumple con los requisitos de capacidad establecidos en este real decreto y con los procedimientos establecidos en sus manuales de producción.

h) «Declaración de cumplimiento del diseño»: documento en el que una persona física o jurídica manifiesta, bajo su responsabilidad, que el diseño de tipo incluido en dicha declaración cumple los requisitos de aeronavegabilidad contemplados en este real decreto, haciendo referencia a la documentación que así lo acredita.

A los efectos de este real decreto las declaraciones de cumplimiento del diseño se consideran un documento equivalente al certificado de tipo restringido, una vez que hayan sido registradas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y ésta haya notificado dicho registro al interesado.

i) «Directiva de aeronavegabilidad»: documento emitido por una autoridad de aviación civil que establece medidas que deben adoptarse en las aeronaves afectadas por una situación de inseguridad operacional especificada en dicho documento a efectos de recuperar un nivel de seguridad operacional aceptable, del que adolece, cuando se hayan dado evidencias de que, de otro modo, el nivel de seguridad operacional de la aeronave podría verse afectado.

j) «Diseño de Tipo»: concepción original de una aeronave determinada, incluyendo su definición completa, planos y especificaciones, las instrucciones para su producción, mantenimiento y uso, pudiendo incluir opciones, variantes e incluso modelos distintos de la misma.

k) «Especificaciones de certificación»: conjunto de requisitos técnicos publicados por distintas autoridades de aviación civil aplicables a una categoría específica de productos aeronáuticos y que son el medio para cumplir los requisitos esenciales del anexo.

l) «Hoja de Datos»: documento que incluye información técnica general y datos acerca de un diseño de tipo concreto, tales como titular, organización de producción o fabricante, documento de definición, modelos o variantes incluidos, dimensiones, pesos, limitaciones, modelo de motor y hélice, combustible, capacidades, bases de certificación, referencias de manuales de vuelo y de mantenimiento, tripulantes, y otros datos técnicos relevantes.

m) «Licencia de Estación de Aeronave»: documento expedido por la autoridad competente por la que se autoriza el uso de los equipos radiotransmisores instalados en la aeronave, y en la que se indican los equipos emisores o transmisores de los que disponga la aeronave.

n) «Mantenimiento de la aeronavegabilidad»: conjunto de procesos mediante los cuales las aeronaves, motores, hélices y componentes acreditan el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables a cada modelo de aeronave y, así mismo, permanecen en condiciones para su operación segura a lo largo de su vida útil.

ñ) «Mantenimiento pre-vuelo»: tareas específicas de mantenimiento que deban ser realizadas antes del vuelo por instrucciones de la organización de producción o fabricante y/o directivas de aeronavegabilidad y que no entren dentro de la revisión general pre-vuelo.

o) «Masa en vacío»: masa de la aeronave totalmente terminada y con todo su equipo, sin el combustible utilizable, pero incluyendo el combustible no consumible y la máxima cantidad de aceite lubricante, líquido refrigerante y fluidos de sistemas hidráulicos, si dispone de ellos.

p) «Organización de diseño»: organización dedicada al diseño de aeronaves.

q) «Organización de producción» o «Fabricante»: organización dedicada a la fabricación en serie de aeronaves ya sea mediante diseño propio o de terceros del que tenga su disponibilidad.

CAPÍTULO II

Requisitos y obligaciones de las organizaciones de aeronavegabilidad inicial y de los titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada

Sección 1.^a Organizaciones de diseño

Artículo 3. *Requisitos y obligaciones de las organizaciones de diseño.*

Para poder ser titulares de un certificado de tipo restringido para aeronaves ULM de las incluidas en el ámbito de aplicación de este real decreto, las organizaciones de diseño deben cumplir con las disposiciones de la presente sección.

Artículo 4. *Manual de Diseño.*

1. La organización de diseño contará con un manual de diseño que deberá contener bien directamente o por referencias, al menos, la siguiente información:

- a) Una descripción de su estructura organizativa y la del personal responsable de garantizar que la organización cumpla con los requisitos de esta sección;
- b) Una descripción de los procedimientos de diseño;
- c) Una descripción del sistema de gestión del diseño establecido en el artículo 5;
- d) Una descripción de los recursos de la organización establecidos en el artículo 6, tanto materiales como humanos, incluyendo sus cualificaciones y experiencia y el de las organizaciones contratadas; y
- e) Una descripción del alcance de las actividades de diseño que incluya, como mínimo, la identificación de los tipos de trabajo de diseño, las categorías de productos para los que se realizan actividades de diseño, las funciones y deberes que realiza la organización con respecto a la aeronavegabilidad de sus productos, las actividades contratadas y la coordinación con la producción.

2. El manual de diseño se mantendrá actualizado y a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando ésta lo requiera.

Artículo 5. *Sistema de gestión del diseño.*

1. La organización de diseño debe contar con un sistema de gestión del diseño con una clara rendición de cuentas y líneas de responsabilidad en toda la organización que:

- a) Se corresponda con la naturaleza y complejidad de sus actividades, tamaño de la organización y tenga en cuenta los riesgos asociados inherentes a estas actividades;
- b) Se establezca bajo la responsabilidad de una única persona designada como titular de la jefatura de diseño de la organización de conformidad con el artículo 6, apartado 1.

2. La organización debe establecer, como parte del sistema de gestión del diseño, medios para proporcionar garantías de diseño mediante el establecimiento, implementación y mantenimiento de un sistema de aseguramiento del diseño para el control y supervisión del diseño, y de los cambios y reparaciones al diseño de los productos. Este sistema deberá:

- a) Incluir una función responsable de asegurar y verificar que el diseño de las aeronaves o el diseño de sus cambios y reparaciones cumplen con las bases de certificación de tipo aplicables;
- b) Especificar la manera en que el sistema de aseguramiento del diseño da cuenta de la aceptabilidad de las partes que se diseñan o de las tareas que realizan los socios o subcontratistas de acuerdo con métodos que sean objeto de procedimientos escritos.

3. La organización debe establecer y mantener actualizados procesos y procedimientos que aseguren la conformidad del diseño de los productos con las bases de certificación de tipo aplicables.

4. La organización deberá contar con pruebas documentales de su sistema de gestión del diseño y de que éste se ajusta a lo exigido en este artículo. En particular deberá contar con pruebas documentales de los procesos y procedimientos que aseguren la conformidad del diseño de los productos con las bases de certificación de tipo aplicable. La

documentación se pondrá a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando ésta lo requiera.

Artículo 6. *Recursos de la organización de diseño.*

1. La organización debe designar a una persona titular de la jefatura de diseño de la organización con la autoridad para garantizar que, dentro de la organización, todas las actividades de diseño se realicen de acuerdo con las normas establecidas y que el diseño cumple continuamente los requisitos del sistema de gestión del diseño.

2. El titular de la jefatura de diseño de la organización debe designar e identificar al personal clave, dentro de la organización, responsable de:

a) Asegurar que el diseño de los productos y el diseño de los cambios y las reparaciones cumplen con las bases de certificación de tipo aplicable; y

b) Otra persona o grupo de personas (dependiendo del tamaño de la organización), que sean necesarias para asegurar que la organización cumple con los requisitos de esta sección.

3. La persona o grupo de personas identificadas en el apartado anterior deberán tener:

a) Una dependencia directa del titular de la jefatura de diseño de la organización y acceso directo a él;

b) El conocimiento y la experiencia adecuados para cumplir con las responsabilidades asignadas.

4. La organización se asegurará de que:

a) Dispone de personal suficiente y con experiencia adecuada, y con la autoridad adecuada para poder desempeñar las responsabilidades asignadas;

b) Dispone de instalaciones y equipos adecuados para permitir al personal lograr que los productos diseñados cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad;

c) Existe una coordinación completa y eficiente dentro de la organización con respecto a aeronavegabilidad.

Artículo 7. *Obligaciones de las organizaciones de diseño.*

La organización de diseño titular de un certificado de tipo restringido deberá:

a) Trabajar de acuerdo con los procesos, procedimientos y prácticas definidos en su manual de diseño;

b) Determinar que el diseño de los productos, incluidos los cambios y reparaciones, no tiene características inseguras y cumple con las bases de certificación de tipo aplicables;

c) Tener un sistema para recopilar, investigar y analizar datos relativos a averías, fallos de funcionamiento, defectos u otros sucesos que causen o pudieran causar efectos adversos en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave. La información obtenida de este sistema deberá ponerse a disposición de todos los titulares del derecho de propiedad u operadores conocidos del producto, componente o equipo;

d) Comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cualquier avería, fallo de funcionamiento, defecto u otros sucesos que lleguen a su conocimiento relacionados con un producto, componente o equipo incluido en el diseño de tipo o cambio mayor del que sea titular y que haya provocado o pudiera provocar una situación de inseguridad, la cual deberá realizarse tan pronto como sea posible, y en ningún caso después de 72 horas tras haberse detectado la posible situación de inseguridad, a no ser que lo impidan circunstancias excepcionales;

e) Investigar las causas de una deficiencia de diseño, e informar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de los resultados de su investigación y de cualquier medida que tome o proponga tomar para corregir dicha deficiencia;

f) Elaborar, mantener y actualizar todas las instrucciones y procedimientos de operación y mantenimiento requeridos en las bases de certificación y contenidos, en su caso, en los manuales de uso, operación y mantenimiento aplicables, así como poner dicha información a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando ésta lo requiera;

g) Facilitar, a quien adquiera la propiedad de una aeronave producida según su certificado de tipo restringido, todas las instrucciones y procedimientos necesarios para su operación y para el mantenimiento de su aeronavegabilidad;

h) Poner a disposición de cualquier operador conocido, las actualizaciones o modificaciones de las instrucciones y procedimientos necesarios para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;

i) En el caso de que la aeronave sea fabricada, o precise tareas de montaje, por otra organización distinta del titular del certificado de tipo restringido, deberá asegurarse de que dicha organización dispone de los datos necesarios, medios materiales y humanos para realizar dichas operaciones de montaje, de modo que cada aeronave terminada es conforme con los datos de su diseño de tipo y es segura para su operación y, por tanto, aeronavegable;

j) Facilitar el acceso al personal inspector de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para llevar a cabo las inspecciones para determinar el cumplimiento continuado de los requisitos aplicables, de conformidad con la legislación vigente y siempre con respeto a la inviolabilidad del domicilio consagrada en el artículo 18, apartado 2, de la Constitución a sus instalaciones, registros y documentación, así como garantizar el acceso a las instalaciones, registros y documentación de las personas u organizaciones contratadas;

k) Conservar, y mantener a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, toda la información y registros correspondientes a la demostración de cumplimiento del diseño y la capacidad de la organización, durante, al menos, el tiempo que una aeronave del tipo permanezca en el registro de matrícula de aeronaves de España;

l) Comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea sin demora injustificada:

1.º Cualquier cambio en la información contenida en la declaración de capacidad de diseño;

2.º Los cambios en el sistema de gestión del diseño que sean importantes para demostrar la conformidad o las características de aeronavegabilidad de la aeronave;

3.º El cese de cualquier actividad cubierta por una declaración de capacidad de diseño.

Sección 2.ª Organizaciones de producción

Artículo 8. *Requisitos y obligaciones de las organizaciones de producción o fabricantes.*

Para la fabricación en serie de aeronaves ULM de las incluidas en el ámbito de aplicación de este real decreto, las organizaciones de producción o fabricantes incluidos como tales en un certificado de tipo restringido o en una declaración de cumplimiento del diseño del tipo registrada, deben cumplir con las disposiciones de la presente sección.

Artículo 9. *Manual de Producción.*

1. La organización de producción contará con un manual de producción que deberá contener bien directamente o por referencias, al menos, la siguiente información:

a) Una descripción de su estructura organizativa y la del personal responsable de garantizar que la organización cumpla con los requisitos de esta sección;

b) Una descripción de los procedimientos de producción;

c) Una descripción del sistema de gestión de la producción establecido en el artículo 10, incluyendo la descripción del sistema de calidad que se indica en el citado artículo; y

d) Una descripción de los recursos de la organización de producción establecidos en el artículo 11, tanto materiales como humanos, incluyendo sus cualificaciones y experiencia y el de las organizaciones contratadas.

e) Una descripción del alcance de las actividades de producción que incluya, como mínimo, la identificación de los tipos de trabajo de producción, las actividades contratadas y la coordinación con el diseño.

2. El manual de producción se mantendrá actualizado y a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando ésta lo requiera.

Artículo 10. *Sistema de gestión de la producción.*

1. La organización debe establecer, implementar y mantener un sistema de gestión de la producción, en el cual se definan con claridad la asignación de responsabilidades en toda la organización.

2. La organización deberá designar a una persona titular de la jefatura de producción de la organización, con suficiente autoridad dentro de la organización, que será el responsable de asegurar el cumplimiento del apartado anterior por la organización.

3. El sistema de gestión de la producción deberá incluir medios para la gestión de la calidad, mediante el mantenimiento de un sistema de calidad. Este sistema de calidad deberá permitir a la organización asegurar que cada aeronave o componente producido por ella misma o por sus socios, o suministrado por terceros o subcontratado a terceros, muestra conformidad con los datos de diseño aplicables y está en condiciones para una operación segura.

4. El sistema de calidad deberá contener procedimientos de control para:

- a) La emisión, aprobación o cambio de documentos;
- b) La evaluación, auditoría y control de proveedores y subcontratistas;
- c) La verificación de que los productos, componentes, materiales y equipos recibidos, incluso los elementos suministrados nuevos o usados por compradores de productos, están de acuerdo con lo que se especifica en los datos de diseño aplicables;
- d) La identificación y trazabilidad;
- e) Los procesos de fabricación;
- f) Las inspecciones y ensayos, incluidos los ensayos en vuelo;
- g) La calibración de herramientas, útiles y equipos de ensayo;
- h) El control de no conformidades;
- i) La coordinación de aeronavegabilidad con diseño;
- j) La cumplimentación y conservación de registros;
- k) La formación y competencia del personal;
- l) La emisión de documentos de aptitud para el vuelo;
- m) La manipulación, el almacenamiento y el embalaje;
- n) Las auditorías internas de calidad y las medidas correctivas resultantes;
- ñ) Los trabajos realizados tras la terminación de la producción, pero antes de la entrega, para mantener a la aeronave en condiciones de operar con seguridad;
- o) La tramitación de solicitudes para la emisión de autorizaciones de vuelo.

5. La organización debe establecer como parte del sistema de gestión de la producción, una función independiente para supervisar el cumplimiento de los requisitos pertinentes y el cumplimiento y adecuación del sistema de gestión de la producción. Este seguimiento incluirá un sistema de retroalimentación para la persona o grupo de personas a que se refieren los apartados c) y d) del artículo 11 para garantizar, según sea necesario, acciones correctivas.

6. La organización debe establecer y mantener actualizados, como parte del sistema de gestión de la producción, procesos y procedimientos que aseguren que las aeronaves y componentes producidos son conformes con los datos de diseño aplicables. Cuando la organización no sea la titular del certificado de tipo restringido, deberá establecer acuerdos con ésta para garantizar que dispone de dichos datos.

7. La organización deberá contar con procedimientos para garantizar que las aeronaves recién fabricadas y aún no puestas a disposición de otro titular, mantengan de acuerdo con las instrucciones de mantenimiento aplicables y se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad y, si corresponde, que se emite un certificado de aptitud para el servicio para cualquier mantenimiento que se haya completado.

8. La organización deberá contar con pruebas documentales de su sistema de gestión de la producción y de que éste se ajusta a lo exigido en este artículo. En particular deberá contar con pruebas documentales de los procesos y procedimientos que aseguren que las aeronaves y componentes producidos son conformes con los datos de diseño aplicables. La documentación se pondrá a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando ésta lo requiera.

Artículo 11. *Recursos de la organización de producción.*

La organización de producción deberá asegurarse de que:

a) Las instalaciones, las condiciones de trabajo, el equipo y las herramientas, los procesos y los materiales asociados, el número y la competencia del personal y la organización general son adecuados para cumplir con sus obligaciones en virtud del artículo 12;

b) Se ha establecido un procedimiento para garantizar que los datos de diseño se mantienen actualizados, se incorporan correctamente en los datos de producción, y dichos datos se mantienen actualizados y se ponen a disposición de todo el personal que necesite acceder a ellos para desempeñar sus funciones;

c) Se ha designado a un titular de la jefatura de producción con autoridad para garantizar que, dentro de la organización, toda la producción se realice de acuerdo con los estándares requeridos y que la organización cumpla continuamente con los requisitos del sistema de gestión de la producción;

d) El titular de la jefatura de producción ha nombrado a una persona o grupo de personas para asegurar que la organización cumple con los requisitos de esta sección, y están identificadas, junto con el alcance de su autoridad. Dicha persona o grupo de personas serán responsables ante el titular de la jefatura de producción y tendrá acceso directo a él. Deberán tener los conocimientos, la formación y la experiencia adecuados para cumplir con sus responsabilidades;

e) Se ha otorgado al personal de todos los niveles la autoridad adecuada para poder cumplir con las responsabilidades asignadas y que existe una coordinación plena y efectiva dentro de la organización de producción declarada con respecto a cuestiones de aeronavegabilidad;

f) En caso de que para la finalización de la producción de las aeronaves sea precisa la realización de tareas por una persona física o jurídica diferente de aquélla, tales como realización de tareas de reensamblaje tras el transporte o instalación de equipos opcionales, la persona física o jurídica que vaya a realizar dichas tareas deberá estar autorizada para ello por el solicitante del certificado de tipo restringido y disponer de los procedimientos y medios necesarios.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá realizar las inspecciones que estime necesarias a esta persona física o jurídica para determinar si dispone de los medios humanos y materiales adecuados para la realización de estas tareas. Esta persona física o jurídica así como el alcance de las tareas que tiene aprobadas, deberán ser incluidas en la hoja de datos del certificado de tipo restringido, una vez aprobado éste.

Artículo 12. *Obligaciones de las organizaciones de producción.*

La organización de producción o fabricante incluido en un certificado de tipo restringido deberá:

a) Realizar la actividad de producción de las aeronaves objeto de su certificado de tipo restringido de acuerdo con los procedimientos, prácticas y procesos definidos en su manual de producción, asegurando que cada aeronave terminada es conforme con los datos de su diseño de tipo y es segura para su operación y, por tanto, aeronavegable;

b) Informar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de las desviaciones en producción detectadas con posterioridad a la entrega, que pudieran ocasionar una situación de inseguridad;

c) Identificar en lugar visible de cada aeronave mediante una placa ignífuga que tenga marcada de forma indeleble, por medio de grabado químico, troquelado, estampado u otro método homologado, la identificación de la aeronave, que debe incluir, al menos, la siguiente información:

- 1.º Nombre de la organización de producción o fabricante de la aeronave;
- 2.º Designación del modelo;
- 3.º Código o número del certificado de tipo restringido; y
- 4.º Número de serie.

d) En la producción de aeronaves nuevas, y antes de la emisión de la declaración de conformidad de aeronave completa a la que se refiere el artículo 29, apartado 2, letra a):

1.º La organización que realice el montaje deberá asegurarse de que la aeronave está en condiciones para operar de forma segura, y es conforme al diseño aprobado en el certificado de tipo restringido;

2.º Hasta su puesta a disposición de otro titular, la organización se asegurará de que la aeronave se mantiene en condiciones de aeronavegabilidad y de que se realice el mantenimiento, incluidas las reparaciones necesarias de acuerdo con los datos de diseño aplicables;

e) Determinar que cada aeronave terminada ha sido sometida al mantenimiento necesario y está en condiciones de operar de forma segura, antes de emitir un certificado de aptitud para el servicio después del mantenimiento descrito en la letra d), apartado 2.º de este artículo;

f) Facilitar al personal inspector de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el acceso a sus instalaciones, registros y documentación, así como a la de sus subcontratistas, para llevar a cabo las inspecciones; y

g) Conservar, y mantener a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, toda la información y registros correspondientes a la demostración de cumplimiento de la producción y la capacidad de la organización, así como los correspondientes a la producción e inspección de cada aeronave fabricada durante, al menos, el tiempo que la aeronave permanezca en el registro de matrícula de aeronaves de España.

h) Comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea sin demora injustificada:

1.º Cualquier cambio en la información contenida en la declaración de capacidad de producción;

2.º Los cambios en el sistema de gestión de la producción que sean importantes para demostrar la conformidad o las características de aeronavegabilidad de la aeronave;

3.º El cese de cualquier actividad cubierta por la declaración de capacidad de producción.

Sección 3.ª Titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada

Artículo 13. *Obligaciones de los titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada.*

La persona física o jurídica que dirija a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea una declaración de cumplimiento del diseño de acuerdo con el artículo 25 deberá:

a) Determinar que el diseño de los productos, incluidos los cambios y reparaciones, no tienen características inseguras y cumple con las especificaciones técnicas detalladas aplicables a la aeronave como se establece en el artículo 25 apartado 2;

b) Cumplir en todo momento, los requisitos establecidos para las organizaciones de producción en la sección 2.ª de este capítulo;

c) Tener un sistema para recopilar, investigar y analizar datos relativos a averías, fallos de funcionamiento, defectos u otros sucesos que causen o pudieran causar efectos adversos en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave. La información sobre este sistema deberá ponerse a disposición de todos los titulares del derecho de propiedad u operadores conocidos del producto, componente o equipo;

d) Comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cualquier avería, fallo de funcionamiento, defecto u otros sucesos que lleguen a su conocimiento relacionados con un producto, componente o equipo incluido en la declaración de cumplimiento de diseño y que haya provocado o pudiera provocar una situación de inseguridad, la cual deberá realizarse tan pronto como sea posible, y en ningún caso después de 72 horas tras haberse detectado la posible situación de inseguridad, a no ser que lo impidan circunstancias excepcionales;

e) Investigar las causas de una deficiencia de diseño, e informar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de los resultados de su investigación y de cualquier medida que tome o proponga tomar para corregir dicha deficiencia;

f) Elaborar, mantener y actualizar todas las instrucciones y procedimientos de operación y mantenimiento requeridos en las especificaciones técnicas detalladas con las que se declaró el cumplimiento y contenidos, en su caso, en los manuales de uso, operación y mantenimiento aplicables, así como poner dicha información a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando ésta lo requiera;

g) Facilitar, a quien adquiera la propiedad de una aeronave producida según la declaración de cumplimiento de diseño, todas las instrucciones y procedimientos necesarios para su operación y para el mantenimiento de su aeronavegabilidad;

h) Poner a disposición de cualquier operador conocido, las actualizaciones o modificaciones de las instrucciones y procedimientos necesarios para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;

i) Realizar la actividad de producción de las aeronaves objeto de la declaración de cumplimiento del diseño de acuerdo con los procedimientos, prácticas y procesos definidos en su manual de producción, asegurando que cada aeronave terminada es conforme con los datos de su diseño de tipo y es segura para su operación y, por tanto, aeronavegable;

j) Identificar en lugar visible de cada aeronave mediante una placa ignífuga que tenga marcada de forma indeleble, por medio de grabado químico, troquelado, estampado u otro método homologado, la identificación de la aeronave, que debe incluir al menos la siguiente información:

- 1.º Nombre de la organización de producción o fabricante de la aeronave;
- 2.º Designación del modelo;
- 3.º Código o número de la declaración de cumplimiento del diseño; y
- 4.º Número de serie.

k) En la producción de aeronaves nuevas, y antes de la emisión de la declaración de conformidad de aeronave completa a la que se refiere el artículo 29, apartado 2, letra a):

1.º La organización que realice el montaje deberá asegurarse de que la aeronave está en condiciones para operar de forma segura, y es conforme al diseño declarado;

2.º Hasta su puesta a disposición de otro titular, la organización o fabricante se asegurará de que la aeronave se mantiene en condiciones de aeronavegabilidad y de que se realice el mantenimiento, incluidas las reparaciones necesarias de acuerdo con los datos de diseño aplicables;

l) Facilitar el acceso al personal inspector de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para llevar a cabo las inspecciones para determinar el cumplimiento continuado de los requisitos aplicables, de conformidad con la legislación vigente y siempre con respeto a la inviolabilidad del domicilio consagrada en el artículo 18, apartado 2 de la Constitución a sus instalaciones, registros y documentación, así como garantizar el acceso a las instalaciones, registros y documentación de las personas u organizaciones contratadas;

m) Conservar, y mantener a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, toda la información y registros correspondientes a la demostración de cumplimiento del diseño y a la producción e inspección de cada aeronave fabricada durante, al menos, el tiempo que una aeronave del tipo permanezca en el registro de matrícula de aeronaves de España;

n) Comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea sin demora injustificada el cese de cualquier actividad cubierta por la declaración de cumplimiento del diseño.

CAPÍTULO III

Aeronavegabilidad del diseño de tipo

Sección 1.ª Requisitos esenciales de aeronavegabilidad

Artículo 14. *Requisitos esenciales de aeronavegabilidad.*

Para la obtención de un certificado de tipo restringido o para el registro de una declaración de cumplimiento del diseño, el diseño de tipo debe cumplir los requisitos esenciales de aeronavegabilidad establecidos en el anexo.

Su cumplimiento se acreditará ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a través del correspondiente procedimiento administrativo, con las especialidades previstas en este real decreto.

Sección 2.^a Certificación del diseño de tipo

Artículo 15. *Determinación de las bases de certificación aplicables.*

1. En los procedimientos administrativos para la certificación del diseño de tipo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea determinará las bases de certificación aplicables, integradas por:

a) Las especificaciones de certificación que apliquen los requisitos esenciales de aeronavegabilidad del anexo al diseño de tipo:

1.º De forma particularizada, adaptada al caso concreto; o bien

2.º Por referencia a los adoptados por las autoridades aeronáuticas de otros Estados, previamente declarados como medios aceptables de cumplimiento mediante resolución del órgano competente por razón de la materia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

b) Las condiciones especiales adicionales a las especificaciones de certificación para los diseños de tipo cuando:

1.º Presenten características novedosas o inusuales respecto a las prácticas de diseño en las que se basan las especificaciones de certificación aplicables;

2.º El uso que se pretende hacer de la aeronave, cuando este no vaya a ser el convencional; o

3.º La experiencia haya demostrado que pueden darse situaciones inseguras en aeronaves o productos similares en servicio o con características de diseño similares.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá, excepcionalmente y de forma motivada, recoger desviaciones de los requisitos esenciales de aeronavegabilidad del anexo siempre que el diseño de tipo ofrezca un nivel de seguridad operacional adecuado al uso de la aeronave, considerando:

a) El desarrollo técnico en materia de aeronavegabilidad civil en la fecha en la que la aeronave fue originalmente diseñada; y

b) Los propósitos para los cuales ha sido específicamente diseñada la aeronave y el tipo de operaciones a las que se pretende destinar.

Artículo 16. *Solicitud de un certificado de tipo restringido.*

1. Cualquier organización de diseño podrá solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea un certificado de tipo restringido para una aeronave ULM, utilizando, en su caso, el modelo puesto a disposición de los interesados a través de su portal de internet, acreditando que dicha organización de diseño:

a) Reúne los requisitos de la sección 1.^a del capítulo II como organización de diseño, presentando junto a la solicitud una declaración de capacidad de diseño, de conformidad con lo previsto en el artículo 17, y el manual de diseño a que se refiere el artículo 4;

b) Reúne los requisitos de la sección 2.^a del capítulo II como organización de producción o fabricante, cuando la misma organización de diseño vaya actuar a la vez como organización de producción o fabricante del modelo para el que se solicita el certificado, presentando junto a la solicitud una declaración de capacidad de producción, de conformidad con el artículo 18, y el manual de producción a que se refiere el artículo 9, o en caso contrario, que la organización de diseño cuenta con acuerdos con una organización de producción que vaya a actuar como fabricante del modelo de aeronave para la que se solicita el certificado (o, si tal fuera el caso, para el prototipo a utilizar en el procedimiento de certificación solicitado), y que ésta reúne los requisitos de la sección 2.^a del capítulo II, a cuyo efecto la organización de diseño deberá presentar junto con la solicitud una declaración de capacidad de producción cumplimentada y firmada por la organización de producción que vaya a actuar como fabricante del modelo de aeronave para la que se solicita el certificado, de conformidad con el artículo 18, y su manual de producción, a que se refiere el artículo 9.

2. La solicitud, además de la documentación anterior, deberá ir acompañada, como mínimo, de:

a) Un plano a tres vistas de la aeronave y de sus datos básicos preliminares, incluidas las características y limitaciones de operación propuestas por la organización de diseño interesada;

b) Las especificaciones de certificación que la organización de diseño proponga aplicar para la obtención del certificado de tipo restringido, a cuyo efecto podrá hacer uso de las previamente declarados como medios aceptables de cumplimiento por el órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea u otras adaptadas al caso concreto, indicando en su caso las desviaciones que estime necesarias.

Artículo 17. *Declaración de capacidad de diseño.*

La declaración de capacidad de diseño deberá dirigirse a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea junto con la documentación e información siguientes sobre la organización de diseño:

a) Su denominación social y nombre comercial;

b) Datos de contacto, dirección de la sede social y, en caso de ser distinta, dirección del lugar principal de su actividad y, cuando corresponda, de los sitios operativos de la organización;

c) Nombre y datos de contacto del director o gerente de la organización;

d) El alcance previsto de los trabajos de diseño, según se indica en el artículo 4, letra c);

e) Una declaración, firmada por el director o gerente de la organización, en la que confirme que ésta:

1.º Cuenta con un sistema de gestión del diseño que cumple con lo previsto en el artículo 5 y que está previsto mantener dicho sistema; y

2.º Aplica los procesos y procedimientos establecidos de conformidad con el artículo 5, apartado 3.

Artículo 18. *Declaración de capacidad de producción.*

La declaración de capacidad de producción deberá presentarse junto con la documentación e información siguientes sobre la organización de producción:

a) Su denominación social y nombre comercial;

b) Datos de contacto, dirección de la sede social y, en caso de ser distinta, dirección del lugar principal de su actividad y, cuando corresponda, de los sitios operativos de la organización;

c) Ámbito de trabajo previsto;

d) Fecha prevista de inicio de la producción;

e) Una declaración firmada por el director o gerente de la organización en la que confirme que ésta:

1.º Cuenta con un sistema de gestión de la producción que cumple con lo previsto en el artículo 10 y que está previsto mantener dicho sistema; y

2.º Aplica los procesos y procedimientos establecidos de conformidad con el artículo 10, apartado 6;

Artículo 19. *Aprobación de las bases de certificación.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a la vista de las especificaciones de certificación propuestas por la organización de diseño interesada, valorará su adecuación para acreditar los requisitos esenciales de aeronavegabilidad del anexo, y decidirá sobre su aprobación, rechazo, o establecerá las condiciones especiales adicionales que pudiesen ser necesarias para garantizar la seguridad operacional, lo que en su conjunto definirá las bases de certificación.

2. Las bases de certificación aprobadas se notificarán a la organización de diseño interesada.

3. El rechazo de las especificaciones de certificación propuestas por la organización de diseño interesada también le será notificado y en ese caso se le requerirá para que, en un plazo de entre diez días hábiles y dos meses, atendiendo al volumen, naturaleza y dificultades de los cambios requeridos, proponga otras especificaciones de certificación, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su solicitud.

Artículo 20. *Aprobación del programa de certificación.*

1. En el plazo máximo de tres meses desde el día siguiente a aquél en el que le hayan sido notificadas las bases de certificación, la organización de diseño interesada presentará a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea un programa de certificación en el que se especifiquen las verificaciones, pruebas técnicas, ensayos en vuelo, ensayos en tierra y demás medios de cumplimiento cuya realización propone para demostrar el cumplimiento de las bases de certificación.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a la vista del programa de certificación propuesto por la organización interesada, decidirá sobre su aprobación o rechazo en el plazo máximo de dos meses.

3. El programa de certificación aprobado se notificará a la organización de diseño interesada.

En caso de ser necesario durante el procedimiento de certificación, el programa de certificación se actualizará por la organización de diseño interesada, sin que dichas actualizaciones puedan suponer cambios en el contenido de dicho programa, y debiendo comunicar dichas actualizaciones a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea antes de continuar con la ejecución del programa de certificación.

4. El rechazo del programa de certificación propuesto por la organización de diseño interesada también le será notificado y se le requerirá para que proponga otro programa de certificación, con indicación de que, si así no lo hiciera en el plazo máximo de tres meses, se producirá la caducidad del procedimiento, previo archivo de las actuaciones y resolución de conformidad con el artículo 95 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Artículo 21. *Ejecución del programa de certificación y demostración de las bases de certificación.*

1. A partir del día siguiente al de la notificación de la aprobación del programa de certificación por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la organización de diseño interesada dispone de un plazo máximo de veinticuatro meses para su ejecución.

Este plazo podrá ser ampliado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a instancias de la organización interesada, cuando pueda preverse razonablemente que el plazo para la ejecución del programa de certificación va a incumplirse y que ello dará lugar a la denegación del certificado de tipo restringido solicitado.

El cómputo del plazo para resolver y notificar sobre la expedición del certificado de tipo restringido quedará suspendido desde el día siguiente al de la notificación de la aceptación del programa de certificación, hasta la entrega a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por el solicitante, de la documentación que acredite la finalización de las actuaciones que comprenda dicho programa y su resultado.

2. El solicitante deberá realizar todas las verificaciones, pruebas técnicas y ensayos necesarios para demostrar el cumplimiento de las bases de certificación según lo establecido en el programa de certificación.

3. Cuando en el programa de certificación se contemple la realización de ensayos o pruebas en tierra o en vuelo, la organización interesada deberá disponer de un prototipo de la aeronave ULM para su realización y, en su caso, de las autorizaciones de vuelo correspondientes.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá realizar las inspecciones que estime necesarias sobre el prototipo de la aeronave ULM, los ensayos, las pruebas y demostraciones de cumplimiento del programa de certificación, así como sobre los recursos e instalaciones de la organización de diseño interesada.

En caso de que durante las inspecciones, verificaciones, pruebas técnicas, ensayos o pruebas se constate que la organización interesada no cumple lo declarado en su

declaración de capacidad de diseño y producción, o de que el prototipo no cumple con alguno de los requisitos del programa de certificación o que presente condiciones inseguras, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se lo notificará al solicitante.

En caso de que los incumplimientos constatados no se hayan corregido en el plazo máximo indicado junto con la notificación del incumplimiento, se procederá a la denegación de la solicitud del certificado de tipo restringido.

5. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea aceptará como evidencias de demostración de cumplimiento de los requisitos establecidos en las bases de certificación las pruebas que se hayan realizado ante otras autoridades de aviación, si quedan acreditadas las condiciones de ensayo y los resultados obtenidos.

6. La ejecución del programa de certificación finalizará cuando la organización interesada acredite ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la finalización de las actuaciones que comprenda dicho programa y su resultado.

Artículo 22. Resolución.

1. Concluida la ejecución del programa de certificación o, en su caso, transcurrido el plazo previsto para comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea las medidas correctoras oportunas, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolverá lo que proceda sobre la solicitud.

2. En caso de que se expida el certificado de tipo restringido solicitado, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea procederá a publicar en su portal de internet la hoja de datos del certificado de tipo restringido.

Esta hoja de datos del certificado de tipo restringido deberá contener, al menos, las masas máximas autorizadas para el modelo de aeronave, sin perjuicio de que en ella se contengan otras limitaciones adicionales a raíz de los resultados obtenidos en la ejecución del programa de certificación.

Artículo 23. Validez de los certificados de tipo restringidos.

1. Los certificados de tipo restringidos expedidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se otorgan con una duración ilimitada.

2. Los certificados de tipo restringidos perderán su validez cuando no se cumplan las normas imperativas de aplicación al mismo, y en todo caso, por cualquiera de las siguientes causas:

a) Por dejar de reunir los requisitos exigidos para su otorgamiento, o por realizar cambios en el diseño de tipo amparado por el certificado de tipo restringido, sin haber sido comunicados o, cuando proceda, autorizados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea;

b) Por su revocación o suspensión, cuando existan evidencias de que no se cumplen los requisitos y obligaciones establecidos para la organización de diseño titular del certificado de tipo restringido;

c) Por renuncia de su titular;

d) Por el cese de la actividad de la organización de diseño titular del certificado de tipo restringido, que, sin perjuicio de acreditar esta circunstancia por otros medios, en todo caso se entenderá producida cuando concorra alguna de las circunstancias siguientes:

1.º La organización haya comunicado formalmente a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el cese de sus actividades;

2.º La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información incorporado a la declaración de capacidad de diseño dirigida a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Cuando esté afectada sólo a una parte de la actividad, la organización podrá seguir ejerciendo la parte de la actividad no afectada por dicha inexactitud, falsedad u omisión de carácter esencial.

Artículo 24. Cambios al certificado de tipo restringido.

1. Solo el titular del certificado de tipo restringido puede introducir cambios al diseño de tipo amparado en un certificado de tipo restringido emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. Los cambios al diseño de tipo se clasifican en menores o mayores de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Serán considerados como cambios menores aquellos que no tengan efecto apreciable sobre el peso, centrado, resistencia estructural, fiabilidad o características de vuelo de la aeronave;

b) Los demás cambios serán considerados mayores, a menos que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea considere que el cambio en el diseño, planta de potencia, empuje o peso es lo suficientemente extensivo como para ser considerado un nuevo diseño de tipo, sujeto a su correspondiente certificación de tipo.

3. Los cambios menores en el diseño de tipo deben ser comunicados a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea con carácter previo a su implementación en aeronaves ULM incluidas en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles de España.

4. Los cambios mayores en el diseño de tipo están sujetos a la previa aprobación por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

En estos casos, el titular del diseño de tipo deberá seguir el procedimiento establecido para la obtención de un certificado de tipo restringido, aunque limitándose únicamente a los aspectos afectados por el cambio. Podrán admitirse como bases de certificación para el cambio las utilizadas para el diseño de tipo original.

5. Los cambios en el diseño de tipo comunicados o aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea serán publicados por ésta en su portal de internet.

Sección 3.^a Registro de una declaración de cumplimiento del diseño

Artículo 25. *Declaraciones de cumplimiento del diseño.*

1. Cualquier persona física o jurídica establecida en el Espacio Económico Europeo que diseñe y pretenda fabricar en serie un avión ULM de los de la «Categoría A» recogida en el artículo 1, apartado 2 del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, y que no presente características de diseño novedosas o inusuales, entendiéndose por tales las que no estén cubiertas por especificaciones de certificación o estándares de la industria previamente recogidos como medios aceptables de cumplimiento por el órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, puede declarar el cumplimiento del diseño de un tipo para dicha aeronave, cuyo registro la hará válida para la emisión de los certificados de aeronavegabilidad restringidos de los aviones ULM del tipo producidos en serie.

El régimen de la declaración del cumplimiento del diseño no será de aplicación para los helicópteros y autogiros ULM de las categorías B y C respectivamente del artículo 1, apartado 2 del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre.

La mera presentación de la declaración de cumplimiento del diseño no permite al interesado el ejercicio de un derecho ni el comienzo de ninguna actividad, sino que requiere en última instancia el registro de dicha declaración por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y su posterior notificación al interesado, momento a partir del cual la declaración de cumplimiento del diseño será válida.

2. El interesado deberá demostrar el cumplimiento del diseño de la aeronave con especificaciones técnicas detalladas aplicables a la aeronave y efectivas en el momento de la declaración. Dichas especificaciones pueden ser:

a) Especificaciones de certificación a las que se refiere artículo 15, o

b) Estándares técnicos desarrollados por organismos de certificación u otros organismos de la industria declarados como medios aceptables de cumplimiento a estos efectos por el órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

3. Antes de iniciar la producción de una aeronave, deberá presentarse a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en su caso, en el modelo puesto a disposición de los interesados a través de su portal de internet, la declaración de cumplimiento del diseño, que contendrá al menos:

a) Denominación social o nombre de la persona que presenta la declaración, así como el nombre comercial en su caso;

b) Su dirección o sede social;

- c) Una referencia única para identificar el diseño de tipo;
- d) Las especificaciones de certificación o los estándares técnicos, con los que se declara el cumplimiento del diseño;
- e) Una confirmación firmada por el interesado, y bajo su responsabilidad, de que el diseño de la aeronave, incluyendo el motor y la hélice, cumplen las especificaciones de certificación o estándares técnicos aplicables de acuerdo al plan de demostración de cumplimiento indicado en el apartado 4, letra b);
- f) Una confirmación firmada por el interesado, y bajo su única responsabilidad, de que no se han identificado aspectos o características que puedan hacer insegura la aeronave;
- g) Un compromiso firmado por el declarante en el que asume las obligaciones establecidas en el artículo 13 sobre obligaciones de los declarantes de titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada;
- h) Una referencia a las instrucciones para la aeronavegabilidad continuada o mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- i) Todas las condiciones y limitaciones prescritas para la aeronave; y
- j) Una referencia a la hoja de datos indicada en el apartado 4.

4. Junto a la declaración de cumplimiento del diseño se presentará la siguiente documentación:

- a) La hoja de datos, en la que se recogerán todas las características, limitaciones e instrucciones para su mantenimiento y uso;
- b) Los datos del diseño de tipo, incluyendo planos, especificaciones, materiales, procesos de fabricación empleados y equipos instalados, que permitan definir la configuración y características de diseño de la aeronave;
- c) El plan de demostración de cumplimiento, detallando los medios por los que se ha demostrado el cumplimiento con los requisitos de aeronavegabilidad que se indican en el apartado 2;
- d) Los informes justificativos, incluyendo los resultados de ensayos que procedan, que demuestran el cumplimiento con dichos requisitos. Se debe justificar que las muestras ensayadas eran representativas, en forma, material y método de producción, de los datos de diseño y que los equipos de medición utilizados en los ensayos eran adecuados para ellos y estaban adecuadamente calibrados;
- e) El manual de vuelo;
- f) El manual de mantenimiento, incluyendo las instrucciones para la aeronavegabilidad continuada.

5. Los vuelos de prueba deberán incluir un periodo de operación en la configuración final de una duración suficiente para asegurar que la aeronave no presenta características que hagan inseguro su uso.

6. Una vez presentada la declaración, el interesado deberá acordar con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la realización por parte de ésta de la inspección física y de la supervisión de las pruebas de vuelo para la primera aeronave en la configuración final para asegurar que se puede alcanzar un nivel aceptable de seguridad operacional.

7. Si la Agencia Estatal de Seguridad Aérea encuentra evidencias, en la declaración o durante las comprobaciones indicadas en los apartados 5 y 6, de que la aeronave pueda ser incapaz de proporcionar un vuelo seguro, notificará al interesado las correspondientes desviaciones, que, de no ser corregidas, darán lugar a la denegación del registro de la declaración.

8. Si se cumple lo establecido en:

- a) Los apartados 2 a 6, ambos inclusive; o,
- b) Los apartados 2 a 4, ambos inclusive, en el caso de que resulte de aplicación el régimen especial simplificado del artículo 1, apartado 3;

Y no existen discrepancias pendientes de corregir, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea registrará la declaración de cumplimiento del diseño, notificándoselo al interesado y publicando la hoja de datos, como datos de diseño válidos para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad restringido.

Artículo 26. *Validez de las declaraciones de cumplimiento del diseño.*

1. Las declaraciones de cumplimiento del diseño se registrarán por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea con una duración ilimitada.

2. Las declaraciones de cumplimiento del diseño perderán su validez cuando se incumplan normas imperativas de aplicación a la misma, y en todo caso, por cualquiera de las siguientes causas:

a) Por dejar de reunir los requisitos exigidos para su registro, o por realizar cambios en el diseño de tipo amparado por la declaración de cumplimiento del diseño, sin haber sido comunicados o, cuando proceda, autorizados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea;

b) Por revocación o suspensión del registro de la declaración cuando existan evidencias de que no se cumplen los requisitos y obligaciones establecidos para el titular de la declaración de cumplimiento del diseño registrada;

c) Por renuncia de su titular;

d) Por la inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información que se incorpore a la declaración de cumplimiento del diseño, o la no presentación ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de la documentación que sea en su caso requerida para acreditar el cumplimiento de lo declarado;

e) Por cese de actividad del titular de la declaración de cumplimiento del diseño registrada, que, sin perjuicio de acreditar esta circunstancia por otros medios, en todo caso se entenderá producido cuando aquél se lo comunique formalmente a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

3. Una declaración de cumplimiento del diseño no puede ser transferida.

4. Una persona física o jurídica que pretenda asumir el diseño de una aeronave para la que previamente se ha presentado una declaración de cumplimiento del diseño deberá:

a) Presentar una nueva declaración de cumplimiento del diseño; y

b) Demostrar que el anterior titular de la declaración de cumplimiento del diseño registrada ha cesado su actividad o que ha transferido los datos de diseño.

Artículo 27. *Cambios en el diseño para las declaraciones de cumplimiento del diseño.*

1. Solo el titular de una declaración de cumplimiento del diseño registrada puede introducir cambios al diseño.

2. Los cambios al diseño declarado se clasifican en menores o mayores con el mismo criterio que se indica en el artículo 24.

3. Antes de instalar o incorporar un cambio menor al diseño de una aeronave para la que se ha declarado el cumplimiento del diseño, el titular deberá dirigir a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en su caso, en el modelo puesto a disposición de los interesados a través de su portal de internet, una declaración de cumplimiento del cambio con las especificaciones técnicas detalladas recogidas en la declaración de cumplimiento del diseño, o con las listadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como medios aceptables de cumplimiento en la fecha de presentación de la declaración de cumplimiento del cambio al diseño.

4. El declarante deberá, para el caso de los cambios menores:

a) Mantener un registro de las declaraciones y proporcionarlas a requerimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea;

b) Conservar toda la documentación que soporta la declaración y proporcionarla a requerimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea; y

c) Asumir las mismas obligaciones sobre los cambios como titular de una declaración de cumplimiento del diseño registrada.

5. Antes de instalar o incorporar un cambio mayor al diseño de una aeronave para la que se ha declarado el cumplimiento del diseño, debe ser presentada a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, una declaración de cumplimiento de diseño para el cambio, como si se tratara de una nueva declaración de cumplimiento del diseño, aunque limitándose únicamente a los aspectos afectados por el cambio.

Podrán admitirse como especificaciones técnicas detalladas para las que se declara el cumplimiento del diseño para el cambio las recogidas en la declaración de cumplimiento del diseño original o consideradas como medios aceptables de cumplimiento por el órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en la fecha de presentación de la declaración de cumplimiento de diseño para el cambio.

CAPÍTULO IV

Certificación de la aeronavegabilidad

Artículo 28. *Certificado de aeronavegabilidad restringido.*

Ninguna aeronave ULM de las incluidas en el ámbito de aplicación de este real decreto está autorizada para el vuelo si no cuenta con un certificado de aeronavegabilidad restringido válido para su operación, salvo que le sea expedida una autorización de vuelo.

Artículo 29. *Solicitud de certificados de aeronavegabilidad restringidos.*

1. Para la obtención de un certificado de aeronavegabilidad restringido cualquier persona, física o jurídica, a cuyo nombre esté matriculada o vaya a matricularse la aeronave, podrá solicitar su emisión a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea utilizando, en su caso, el modelo puesto a disposición de los interesados a través de su portal de internet, siempre que el modelo de dicha aeronave disponga de alguno de los siguientes documentos:

- a) Un certificado de tipo restringido válido expedido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea;
- b) Una declaración de cumplimiento del diseño válida registrada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea;
- c) Un certificado de tipo restringido válido expedido por cualquier autoridad aeronáutica del Espacio Económico Europeo; o
- d) Un certificado de tipo restringido válido expedido por cualquier autoridad aeronáutica de un tercer país cuyo sistema de certificación del diseño de tipo garantiza unos niveles de seguridad operacional equivalentes al establecido en este real decreto, y previamente se haya reconocido dicha equivalencia mediante resolución del órgano competente por razón de la materia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. Cuando las solicitudes de certificados de aeronavegabilidad restringidos sean para aeronaves nuevas, éstas irán acompañadas de la siguiente documentación:

a) Una declaración de conformidad de aeronave completa, emitida por la organización de producción o fabricante de la aeronave o bien por el titular de la declaración de cumplimiento del diseño registrada que haya fabricado la aeronave, en la que éste declare que la aeronave ha sido fabricada conforme a un certificado de tipo restringido o una declaración del cumplimiento del diseño registrada y que ha realizado una inspección en tierra y las correspondientes pruebas de vuelo que garantizan que la aeronave está en condiciones de operar con seguridad.

b) En el caso de que una aeronave nueva haya sido trasladada a España desmontada y haya sido montada en España deberá presentar una declaración de conformidad de aeronave completa emitida por la persona física o jurídica que realice el montaje, en la cual declare bajo su responsabilidad que se han seguido los procedimientos indicados por el titular del certificado de tipo restringido o de la declaración del cumplimiento del diseño registrada para la realización de la operación.

Para las aeronaves basadas en un certificado de tipo restringido emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea esta organización que realiza el montaje deberá estar reflejada en el certificado de tipo restringido, mientras que para el resto se deberá presentar una autorización por parte de la organización de producción o fabricante para el montaje en España.

c) Un informe de configuración, emitido por la organización de producción o fabricante, por el titular de la declaración de cumplimiento del diseño registrada que haya fabricado la aeronave, o por o la organización que realice el montaje en España en el que conste relacionada la totalidad del equipamiento instalado en la aeronave, ya sean instrumentos o

equipos de cualquier clase, conteniendo en todo caso la información completa correspondiente al peso y centrado de la aeronave particularizada (condiciones de la pesada, masa en vacío, posición del centro de gravedad, etc.). En caso de que la aeronave incluya modificaciones respecto al certificado de tipo restringido o a la declaración del cumplimiento del diseño registrada, este informe tendrá que listarlas e indicar que cumplen con el artículo 33, sobre modificación de las aeronaves;

d) La documentación actualizada, expedida en forma de manuales o equivalente, por el titular del certificado de tipo restringido o de la declaración del cumplimiento del diseño registrada relativa a la operación y mantenimiento de la aeronavegabilidad del modelo de la aeronave; y

e) Cuando el solicitante pretenda operar la aeronave en espacio aéreo que requiera el establecimiento de comunicaciones aeronáuticas por radiofrecuencia, propuesta de licencia de estación de aeronave, conteniendo los equipos emisores de banda aeronáutica instalados en la aeronave.

3. Las declaraciones de conformidad de aeronave completa a que se refieren las letras a) y b) del apartado anterior, deberán, respectivamente:

a) Hacer referencia al informe de configuración referido la letra c) del apartado anterior o a la documentación actualizada relativa a la operación y mantenimiento de la aeronavegabilidad del modelo de la aeronave referido en la letra d) del apartado anterior; y

b) Estar firmadas por un técnico designado por la organización de diseño titular del certificado de tipo restringido, el cual deberá contar con los conocimientos, formación y experiencia adecuados para comprobar la veracidad de las declaraciones de conformidad de aeronave completa.

4. Las declaraciones de conformidad de aeronave completa mencionadas en los apartados 2 y 3 deberán haberse emitido, como máximo dos meses antes de la presentación de la correspondiente solicitud.

5. Cuando las solicitudes de certificados de aeronavegabilidad restringidos sean para aeronaves usadas, éstas irán acompañadas de la siguiente documentación:

a) Una copia del último certificado de aeronavegabilidad restringido, autorización de vuelo u otro documento que le permitía volar, emitido por la autoridad del Estado anteriormente responsable de la aeronave;

b) Un informe emitido por el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave en el que se incluya:

1.º Una declaración de conformidad que refleje que la aeronave es conforme a un certificado de tipo restringido o equivalente, incluyendo la documentación justificativa;

2.º Una declaración firmada que acredite que ésta es capaz de efectuar un vuelo seguro;

3.º Una relación de la totalidad del equipamiento instalado en la aeronave, ya sean instrumentos o equipos de cualquier clase, conteniendo en todo caso la información completa correspondiente al peso y centrado de la aeronave particularizada (condiciones de la pesada, masa en vacío, posición del centro de gravedad, etc.);

4.º Una declaración con la lista de las modificaciones que incluya la aeronave indicando que cumplen con el artículo 33.

c) La documentación actualizada, expedida en forma de manuales o equivalente, por el titular del certificado de tipo restringido o de la declaración de cumplimiento del diseño registrada relativa a la operación y mantenimiento de la aeronavegabilidad del modelo de la aeronave;

d) Los documentos de la aeronave en los que se haya registrado las tareas de mantenimiento realizadas en ella; y

e) Cuando el solicitante pretenda operar la aeronave ULM en espacio aéreo que requiera el establecimiento de comunicaciones aeronáuticas por radiofrecuencia, propuesta de licencia de estación de aeronave, conteniendo los equipos emisores de banda aeronáutica instalados en la aeronave.

6. Asimismo, el solicitante deberá acreditar que la aeronave:

a) Lleva fijada a la estructura una placa ignífuga en los términos establecidos en el artículo 12, letra c), o en el artículo 13, letra j), según corresponda;

b) Dispone de todos los rótulos y marcas definidos en la documentación técnica elaborada por el titular del certificado de tipo restringido, o de la declaración de cumplimiento del diseño registrada, así como los exigidos específicamente por la normativa nacional aplicable.

7. Con carácter previo a la emisión del certificado de aeronavegabilidad restringido, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá inspeccionar el estado de aeronavegabilidad de la aeronave al objeto de comprobar su conformidad con el diseño aprobado en el certificado de tipo restringido o en base a la cual se ha notificado el registro de la declaración de cumplimiento del diseño, y su aptitud para la operación segura. A tal efecto, la inspección podrá incluir la realización de pruebas en vuelo.

8. Tras la inscripción de la aeronave en el Registro de Matrícula de Aeronaves y una vez concluidas las actuaciones sobre su aeronavegabilidad, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolverá lo que proceda sobre la solicitud formulada, expidiendo y notificando el certificado de aeronavegabilidad restringido o denegando su expedición.

Artículo 30. *Validez de los certificados de aeronavegabilidad restringidos.*

1. Los certificados de aeronavegabilidad restringidos se otorgan con una duración ilimitada.

2. Los certificados de aeronavegabilidad restringidos perderán su validez cuando se incumplan normas imperativas de aplicación al mismo, y en todo caso, por cualquiera de las siguientes causas:

a) Cuando haya transcurrido un año desde que se haya puesto en conocimiento de los interesados la invalidez del certificado de tipo restringido o de la declaración de cumplimiento del diseño registrada en la que se basa;

b) La aeronave pierda su conformidad con el certificado de tipo restringido o con la declaración de cumplimiento del diseño registrada;

c) No se cumplan los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad establecidos en el capítulo V, y en particular, cuando haya perdido validez el certificado de revisión de la aeronavegabilidad;

d) La aeronave no sea conforme con las directivas de aeronavegabilidad aplicables;

e) La aeronave haya sido modificada o reparada sin ajustarse a los requisitos exigidos para cada tipo de aeronave;

f) La aeronave haya sido operada fuera de los límites de su manual de vuelo o documento equivalente sin que hayan sido tomadas las medidas apropiadas;

g) La aeronave haya estado implicada en un incidente o accidente que afecte a la aeronavegabilidad de la aeronave y no se haya demostrado a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que han sido posteriormente realizadas las reparaciones necesarias para restaurar la aeronavegabilidad;

h) Se destruya la aeronave; o

i) La aeronave no permanezca inscrita en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles de España.

Artículo 31. *Autorizaciones de vuelo.*

1. Como excepción a la obligación de contar con un certificado de aeronavegabilidad restringido válido para la operación de la aeronave, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá emitir una autorización de vuelo para las aeronaves ULM que no dispongan de certificado de aeronavegabilidad restringido válido o que, disponiendo de él, no cumplan con alguna de sus condiciones o con las directivas de aeronavegabilidad que le sean aplicables, siempre que se demuestre por parte del solicitante que son capaces de volar de forma segura en unas condiciones determinadas, y con los siguientes propósitos:

a) Vuelos de prueba de producción de aeronaves nuevas;

b) Vuelos de prueba de certificación, dentro de un proceso de aprobación y/o modificación de un certificado de tipo restringido solicitado a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea;

c) Vuelos de aeronaves para su aceptación por clientes o vuelos de entrega a clientes;

d) Vuelo de aeronaves para su aceptación por una autoridad;

e) Vuelos para estudios de mercado, incluida la formación de la tripulación del cliente;

f) Exhibiciones y demostraciones aéreas;

g) Vuelo de aeronaves hasta un lugar en que vayan a llevarse a cabo revisiones de mantenimiento o aeronavegabilidad, o hasta un lugar de almacenamiento;

h) Vuelo de aeronaves con un peso superior a su peso máximo certificado de despegue;

i) Vuelos de determinadas aeronaves o de determinados tipos para los que no proceda la expedición o el mantenimiento de la validez del certificado de aeronavegabilidad restringido, en particular cuando hayan perdido su validez y las aeronaves cuenten con una amplia experiencia en servicio sin accidentes o incidentes relacionados con su diseño.

2. En el caso de la letra i) del apartado anterior, las aeronaves cuyo certificado de aeronavegabilidad restringido se haya emitido en base a un certificado de tipo restringido o a una declaración de cumplimiento del diseño registrada que haya perdido su validez, podrán seguir operando en base al mismo durante un año desde que se haya puesto en conocimiento de los interesados la invalidez, con el fin de que los interesados puedan solicitar una autorización de vuelo.

En ese caso el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave debe mantener un certificado de revisión de la aeronavegabilidad válido conforme a lo previsto en el capítulo V.

3. En las autorizaciones de vuelo se deberá hacer constar su periodo de validez, condiciones de vuelo y cualquier otra limitación operacional aplicable.

4. Las autorizaciones de vuelo se otorgarán con una validez limitada al plazo necesario para su propósito, con un máximo de hasta dos años cuando se acredite adecuadamente su justificación, condicionada a que:

a) Se cumplan las condiciones y restricciones establecidas en la autorización de vuelo;

b) La aeronave conserve la misma matrícula; y

c) No se renuncie, suspenda o revoque la autorización de vuelo.

5. Cuando finalice el plazo de validez de una autorización de vuelo, o en los tres meses antes a dicha finalización, los interesados podrán solicitar sucesivas autorizaciones de vuelo.

Artículo 32. *Requisitos para la expedición de las autorizaciones de vuelo.*

1. Podrán solicitar una autorización de vuelo el operador de la aeronave, el diseñador, la organización de producción fabricante o autorizado para el reensamblado, si la aeronave dispone de matrícula española.

2. La solicitud se realizará utilizando, en su caso, el modelo puesto a disposición de los interesados a través de su portal de internet y deberá incluir:

a) El propósito del vuelo, de entre los incluidos en la lista del artículo 31, apartado 1;

b) Una indicación de los aspectos en que puede que la aeronave no muestre conformidad con los requisitos esenciales de aeronavegabilidad;

c) Una propuesta de cualquier condición o restricción necesaria para que la aeronave opere con seguridad, incluidas las relativas a:

1.º Las condiciones o restricciones establecidas sobre itinerarios o el espacio aéreo, o ambos, requeridos para cada vuelo;

2.º Las condiciones y restricciones que debe cumplir la tripulación de la aeronave;

3.º Las restricciones respecto a los ocupantes que no formen parte de la tripulación;

4.º Las limitaciones operacionales, procedimientos específicos o condiciones técnicas que deban cumplirse;

5.º El programa específico de ensayo en vuelo, si procede;

6.º Las disposiciones específicas de mantenimiento de la aeronavegabilidad, incluidas las instrucciones de mantenimiento y el régimen en el que se pondrán en práctica.

d) Una declaración firmada por el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave, que acredite que ésta es capaz de efectuar un vuelo seguro con las condiciones o restricciones del apartado c).

3. Para la emisión de las autorizaciones de vuelo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá realizar las inspecciones y comprobaciones considere oportunas.

Artículo 33. Modificaciones y reparaciones de aeronaves.

1. El operador de una aeronave con matrícula española y certificado de aeronavegabilidad restringido válido podrá introducir modificaciones en la aeronave.

2. En el caso de aeronaves con un certificado de aeronavegabilidad restringido los registros de las modificaciones así como la documentación justificativa deben ser conservados por el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad en los siguientes casos:

a) Incorporación de boletines de servicio emitidos por el titular del certificado de tipo restringido, el titular de la declaración de cumplimiento del diseño registrada, o por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para modificaciones al certificado de tipo restringido o a la declaración de cumplimiento del diseño que hayan sido comunicadas o aprobadas según lo establecido en los artículos 24 o 27, apartado 2, sobre cambios al certificado de tipo restringido o cambios en el diseño para las declaraciones de cumplimiento del diseño, respectivamente;

b) Inclusión de modificaciones o reparaciones para las que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea haya publicado en su portal de internet material guía con criterios de aceptación de modificaciones y reparaciones estándar;

c) Incorporación de documentos equivalentes a los indicados en las letras a) y b) considerados válidos para las autoridades aeronáuticas de los países extranjeros que hayan expedido certificados de tipo en base a los cuales la Agencia Estatal de Seguridad Aérea haya expedido un certificado de aeronavegabilidad restringido a esa aeronave en base a lo previsto en el artículo 29, apartado 1, letras c) y d); o

d) Realización de otros cambios distintos de los previstos en las letras a) y b), siempre que puedan ser clasificados como menores conforme al artículo 24 o 27, apartado 2, se conservará además una declaración firmada por el titular de la jefatura de diseño de la organización titular de certificado de tipo restringido indicado en el artículo 6, apartado 1, u otro personal cualificado y con experiencia adecuada, mediante la que éste declare que no existen objeciones técnicas relacionadas con la seguridad operacional de la aeronave.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá realizar las inspecciones necesarias para comprobar su clasificación, justificación y ejecución. A tal efecto, la inspección podrá incluir la realización de pruebas en vuelo.

3. En el caso de aeronaves con un certificado de aeronavegabilidad restringido las modificaciones deben ser autorizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando se trate de modificaciones no incluidas en el apartado 2, para lo que el interesado deberá demostrar que se mantiene el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.

4. Las reparaciones a una aeronave no contempladas en la documentación de servicio aprobada se clasifican de igual forma y están sujetas a los mismos criterios que las modificaciones.

5. Las modificaciones y reparaciones se registrarán por el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad en el cuaderno de la aeronave y, en su caso, en la cartilla del motor, o sus equivalentes.

El responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave deberá conservar, y mantener a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, toda la información y registros correspondientes sobre las modificaciones y reparaciones durante, al menos, el tiempo que una aeronave del tipo permanezca en el registro de matrícula de aeronaves de España.

6. Para las aeronaves que, en lugar de certificado de aeronavegabilidad restringido, dispongan de una autorización de vuelo, cualquier modificación deberá ser previamente

aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, excepto cuando la autorización de vuelo se haya expedido para determinadas aeronaves o determinados tipos para los que no proceda la expedición o el mantenimiento de la validez del certificado de aeronavegabilidad restringido, en particular cuando el certificado de tipo restringido o la declaración de cumplimiento del diseño registrada hayan perdido su validez y las aeronaves cuenten con una experiencia en servicio satisfactoria, conforme al artículo 31, apartado 1, letra i), en cuyo caso a las modificaciones de dichas aeronaves se les aplicará el mismo régimen que a aquellas que disponen de un certificado de aeronavegabilidad restringido.

CAPÍTULO V

Mantenimiento de la aeronavegabilidad

Artículo 34. *Gestión de las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad.*

1. El titular del derecho de propiedad de la aeronave es el responsable del mantenimiento y conservación de su aeronavegabilidad.

2. Cuando se arriende la aeronave o su operación se permita a otra persona en virtud de cualquier otro título, las responsabilidades del titular del derecho de propiedad se transferirán al arrendatario o a la persona que opere la aeronave si:

a) El arrendatario o la persona que opere la aeronave está estipulado en el certificado de matrícula; o bien

b) La transferencia de responsabilidades sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad está detallada en el contrato de arrendamiento o en cualquier otro título por el que se haya permitido la operación de la aeronave a otra persona.

3. El responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad gestionará las siguientes tareas necesarias para el mantenimiento de la aeronavegabilidad:

a) Control de las horas de vuelo, ciclos o aterrizajes;

b) Ejecución de las inspecciones de mantenimiento pre-vuelo, tareas de servicio (tales como lubricación, engrase, relleno, ajuste, reglaje, etc.) y revisiones o chequeos periódicos y no periódicos establecidos por la organización de producción o fabricante de la aeronave y de sus componentes;

c) Sustitución de los componentes o piezas instalados en la aeronave una vez que alcancen el final de su vida útil, o en su caso, realización de las inspecciones, revisiones o chequeos periódicos a dichos elementos, según lo establecido por la organización de producción o fabricante de la aeronave y de sus componentes;

d) Disponer de los datos actualizados correspondientes al peso y centrado de la aeronave;

e) Control de los defectos y averías surgidos durante la operación de la aeronave y, en su caso, resolución de conformidad con la información proporcionada por el titular del certificado de tipo restringido o de la declaración de cumplimiento del diseño registrada, bien mediante métodos o técnicas estandarizados en el ámbito aeronáutico;

f) Modificaciones y reparaciones de la aeronave, cuando proceda, de conformidad con la documentación elaborada por la organización de producción o fabricante de la aeronave y sus componentes;

g) Cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad aplicables;

h) Registro documental y conservación, en un soporte adecuado, del detalle correspondiente a las tareas anteriormente citadas; y

i) Elaboración y actualización de un programa de mantenimiento para la aeronave.

Artículo 35. *Ejecución del mantenimiento de la aeronave.*

La ejecución material de las tareas de mantenimiento sobre la aeronave se llevará a cabo de conformidad con lo siguiente:

a) Medios humanos: el personal encargado de los trabajos de mantenimiento, que en todo caso podrá ser el titular del derecho de propiedad o el operador sin perjuicio de la facultad de éstos de encargar a terceros dicha responsabilidad, dispondrá de la competencia

técnica suficiente para el cumplimiento de las tareas aplicables, siendo ésta garantizada mediante el conocimiento adecuado de la aeronave y sus componentes, así como de la experiencia en los métodos, técnicas y prácticas estándar utilizados en el mantenimiento de aeronaves.

b) Medios técnicos:

1.º Instalaciones, útiles, herramientas y equipos:

Los trabajos se realizarán en instalaciones apropiadas a la naturaleza de los mismos, siendo utilizados los útiles, herramientas o equipos requeridos o recomendados por la organización de producción o fabricante de la aeronave y sus componentes.

En ausencia de los medios citados y bajo la responsabilidad del responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave, podrá ser utilizado cualquier otro elemento alternativo que, observando las mismas funcionalidades o características técnicas, garantice un nivel de seguridad y prestaciones equivalente al original.

2.º Partes, piezas, materiales y consumibles:

Serán preferentemente utilizados repuestos originales procedentes de la organización de producción o fabricante de la aeronave y sus componentes o sus proveedores, o bien obtenidos por otros cauces que permita acreditar su identificación y estado.

En aquellos casos en los que por el tipo de aeronave proceda su instalación, el titular de la aeronave, bajo su responsabilidad, podrá fabricar partes y piezas para el montaje en su propia aeronave que no formen parte de la estructura primaria de la aeronave, ni de los mandos de vuelo, del motor o de la hélice, siempre siguiendo las indicaciones marcadas en la documentación generada con motivo del cambio.

La utilización de materiales o elementos consumibles se realizará siguiendo las especificaciones técnicas definidas por la organización de producción o fabricante.

3.º Documentación técnica y requerimientos normativos:

Al objeto de dar cumplimiento a las tareas indicadas en el artículo 34, el personal responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad utilizará la documentación técnica actualizada elaborada por la organización de producción o fabricante de la aeronave y sus componentes, contenida en cualquier soporte y forma, ya sea manual de mantenimiento, manual de operación, boletines o cartas de servicio o similar, así como, en su caso, la información técnica contenida en los programas de mantenimiento.

También se dará cumplimiento, de acuerdo con su contenido, a las directivas de aeronavegabilidad aplicables u otros requerimientos de carácter obligatorio aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

c) Mantenimiento mayor: las revisiones generales de motor, hélice u cualquier tipo de componente instalado en la aeronave se efectuarán de conformidad con las instrucciones de mantenimiento contenidas en la documentación elaborada por la organización de producción o fabricante del componente o, en su caso, las diseñadas a tal efecto por el constructor de la aeronave.

d) Métodos, técnicas y prácticas de mantenimiento: la realización de las tareas de mantenimiento se efectuará de conformidad con los procedimientos contenidos en las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad elaboradas por la organización de producción o fabricante de la aeronave o, en su caso, complementados mediante la utilización de métodos, técnicas o prácticas estándar comúnmente aceptadas en el mantenimiento de aeronaves.

e) Actividades de mantenimiento sobre la aeronave (preparación, ejecución, documentación, etc.):

El responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave es el responsable de los trabajos realizados, con independencia de que la ejecución de estos haya sido realizada por otro personal, y tras la finalización realizará la anotación de la certificación correspondiente en los libros de la aeronave o en otro soporte

documental recogido como medio aceptable de cumplimiento por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Dicha certificación contendrá la fecha, localización e identificación del responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad, así como los datos e información esenciales que permitan describir las actividades realizadas.

f) Conservación de registros: El responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave conservará en un soporte adecuado, por un periodo de dos años, la documentación acreditativa de la realización de las tareas contenidas en el artículo 34.

Artículo 36. *Programa de mantenimiento.*

1. Las aeronaves dispondrán de un programa de mantenimiento que tendrá por objeto definir y organizar el mantenimiento a realizar sobre la aeronave.

2. El responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave es el responsable de elaborar el programa de mantenimiento asociado a dicha aeronave y de mantenerlo actualizado, en ambos casos, de conformidad con lo dispuesto en el presente real decreto.

3. El programa de mantenimiento estará basado en las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad desarrolladas por la organización de producción o fabricante de la aeronave y en su caso, del motor, la hélice y otros componentes, pudiendo el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad realizar desviaciones a las mismas bajo su responsabilidad.

El programa de mantenimiento deberá incluir la identificación de la aeronave y en su caso, motor y hélice instalados, las tareas correspondientes a las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad y/o desviaciones, así como, cuando proceda, las tareas de mantenimiento adicionales asociadas a modificaciones, reparaciones y las correspondientes a equipamiento, categoría u operaciones específicas. Así mismo, incorporará las tareas periódicas de carácter obligatorio aprobadas por la autoridad aeronáutica tales como directivas de aeronavegabilidad o limitaciones de aeronavegabilidad, entre otras.

4. El programa de mantenimiento será elaborado y actualizado, bajo su responsabilidad, por el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave en los siguientes casos:

- a) Al solicitar la expedición inicial de un certificado de aeronavegabilidad restringido;
- b) Al producirse un cambio del responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave; o
- c) Cuando sea necesario introducir una modificación del contenido del programa de mantenimiento.

Artículo 37. *Certificado de revisión de la aeronavegabilidad.*

1. Junto con el primer certificado de aeronavegabilidad restringido de la aeronave o subsiguientes, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea expedirá un certificado de revisión de la aeronavegabilidad.

2. El certificado de revisión de la aeronavegabilidad acreditará el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Dispone de una validez de dos años, o de cinco años en el caso de aeronaves a las que resulte de aplicación el régimen especial simplificado del artículo 1, apartado 3, renovables por iguales periodos mediante la presentación de una declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad efectuada de conformidad con el artículo 38.

3. El certificado de revisión de la aeronavegabilidad y las posteriores declaraciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad, deberán permanecer junto con el certificado de aeronavegabilidad restringido, como documentación acreditativa del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.

Artículo 38. *Validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad.*

1. Para renovar la validez del certificado de aeronavegabilidad restringido, el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de la aeronave podrá dirigir a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea una declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

La declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad es una declaración responsable realizada por el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de una aeronave por la que manifiesta, bajo su responsabilidad, que ha realizado las tareas necesarias para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave recogidas en el capítulo V y ha realizado una comprobación física de la aeronave, de modo que ha verificado de forma satisfactoria que la misma permanece conforme a su certificado de tipo restringido o conforme a una declaración de cumplimiento del diseño registrada por la autoridad aeronáutica competente o, en caso de haber sufrido modificaciones susceptibles de comunicación o aprobación, éstas han sido comunicadas o aprobadas por la autoridad aeronáutica competente, que ha realizado las tareas de mantenimiento de su aeronavegabilidad y que no presenta ninguna circunstancia que impida su operación segura, que dispone de documentación que así lo acredita, que la pondrá a disposición de la autoridad aeronáutica competente cuando le sea requerida, y que se compromete a mantener el cumplimiento de estas obligaciones mientras se mantenga en el ejercicio de la actividad. Esta declaración deberá ser remitida a la autoridad aeronáutica competente dentro de los diez días hábiles siguientes a su firma.

2. La declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad renueva la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad por otros dos años, o por otros cinco años en el caso de aeronaves a las que resulte de aplicación el régimen especial simplificado del artículo 1, apartado 3.

El nuevo periodo de validez para el certificado de revisión de la aeronavegabilidad se computará desde la fecha en que estuviera prevista su pérdida de validez antes de la presentación de la citada declaración si se presenta dentro de los tres meses previos a la finalización de su validez. En otro caso, su validez se computará desde la presentación de la declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

3. El certificado de revisión de la aeronavegabilidad dejará de ser válido cuando se incumplan normas imperativas de aplicación al mismo, y en todo caso, por cualquiera de las siguientes causas:

- a) Cuando haya transcurrido un año desde que se haya puesto en conocimiento de los interesados la invalidez del certificado de tipo restringido o de la declaración de cumplimiento del diseño registrada en la que se basa;
- b) El certificado de aeronavegabilidad restringido pierda su validez;
- c) No se hayan realizado las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad indicadas para la aeronave;
- d) No se haya renovado la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad; o
- e) La aeronave deje de disponer de matrícula española.

El periodo de un año indicado en la letra a) se establece para que los interesados puedan solicitar una autorización de vuelo, en cuyo caso el certificado de revisión de la aeronavegabilidad seguirá siendo válido mientras se realicen las correspondientes tareas de mantenimiento y se presente, cuando proceda, una declaración de cumplimiento de la aeronavegabilidad, y hasta la expedición en su caso de la autorización de vuelo solicitada.

4. En el caso de que no se haya presentado una declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad en plazo, la aeronave no podrá ser operada hasta que se presente la referida declaración de mantenimiento de aeronavegabilidad, la cual únicamente podrá ser emitida en el plazo máximo de seis meses desde el día de la finalización de la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad o, en su caso, desde el día de presentación de la declaración anterior.

Transcurrido el plazo de seis meses señalado en el párrafo anterior no podrá renovarse la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad por la presentación de la declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad. En este caso, para la obtención de un nuevo certificado de revisión de la aeronavegabilidad, el responsable del mantenimiento y

conservación de la aeronavegabilidad deberá solicitar su expedición a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

CAPÍTULO VI

Directivas de aeronavegabilidad

Artículo 39. *Directivas de aeronavegabilidad.*

1. Se consideran directivas de aeronavegabilidad aplicables a las aeronaves ULM:

a) Las emitidas por la autoridad aeronáutica del país responsable del certificado de tipo restringido o documento equivalente en base al cual fue emitido el certificado de aeronavegabilidad restringido;

b) Las emitidas por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) para aquellos componentes y equipos instalados en aeronaves ULM;

c) Las emitidas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea deberá emitir una directiva de aeronavegabilidad para aeronaves para las cuales haya emitido un certificado de tipo restringido o bien haya registrado una declaración del cumplimiento del diseño, cuando:

a) Haya constatado que existe una situación de inseguridad en una aeronave a raíz de una deficiencia de la aeronave o de los motores, hélices, componentes o equipos instalados a bordo de ella; y

b) La situación de inseguridad constatada es previsible que pueda existir o aparecer en otras aeronaves.

3. Las directivas de aeronavegabilidad de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea deberán contener al menos la información siguiente:

a) Una especificación de la aeronave afectada;

b) Una especificación de la situación de inseguridad;

c) Las medidas requeridas para poner fin a la situación de inseguridad;

d) El plazo máximo para la adopción de las medidas requeridas;

e) La fecha de aplicación de la directiva de aeronavegabilidad.

4. En el caso de las aeronaves afectadas por una directiva de aeronavegabilidad, el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad deberá adoptar las medidas correctivas que resulten oportunas.

CAPÍTULO VII

Disposiciones administrativas comunes

Artículo 40. *Disposiciones comunes sobre procedimiento administrativo, supervisión y régimen sancionador.*

1. En relación con la aplicación de este real decreto, le corresponden al órgano competente por razón de la materia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea las funciones que se le atribuyen en él, y en particular:

a) La aprobación, expedición, limitación, suspensión y revocación de los certificados de tipo restringidos;

b) La autorización de cambios mayores en los certificados de tipo restringidos;

c) El registro, limitación, modificación, suspensión y revocación de las declaraciones de cumplimiento del diseño de tipo; y

d) La aprobación, expedición, limitación, suspensión y revocación de los certificados de aeronavegabilidad restringidos;

e) La aprobación, expedición, limitación, suspensión y revocación de autorizaciones de vuelo;

f) La autorización de modificaciones y de las reparaciones en las aeronaves, cuando no estén incluidas en el apartado 2 del artículo 33;

g) La adopción de directivas de aeronavegabilidad.

2. Los procedimientos para la aprobación y expedición de los certificados de tipo restringidos, autorización de cambios mayores en los certificados de tipo restringidos, registro y modificación de declaraciones de cumplimiento del diseño de tipo, aprobación y expedición de certificados de aeronavegabilidad restringidos, aprobación y expedición de autorizaciones de vuelo, así como para la autorización de modificaciones y de las reparaciones en las aeronaves, cuando no estén incluidas en el apartado 2 del artículo 33, se inician a solicitud del interesado.

3. La presentación de solicitudes, así como todos los actos y trámites relacionados con la expedición de certificados y autorizaciones, y la remisión de declaraciones responsables, se realizará electrónicamente respecto de las personas jurídicas interesadas, de conformidad con lo previsto en el artículo 14, apartado 2, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. El plazo máximo para dictar y notificar resolución en los procedimientos para la aprobación y expedición de los certificados de tipo restringidos, es de seis meses.

El plazo máximo para dictar y notificar resolución en el resto de los procedimientos para los actos administrativos del apartado 1, es de tres meses, de conformidad con el artículo 21, apartado 3, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

5. Los plazos se contarán desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, o en caso de haberse requerido la subsanación de la solicitud conforme al artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, desde la fecha en que haya tenido entrada en el registro de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la solicitud debidamente subsanada, transcurrido el cual sin que se haya notificado resolución, la solicitud podrá entenderse desestimada por silencio administrativo, conforme a lo dispuesto en la disposición adicional decimonovena de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

6. Las resoluciones de la Dirección Operativa competente por razón de la materia no ponen fin a la vía administrativa. Frente a ellas el interesado podrá interponer recurso de alzada ante la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el plazo máximo de un mes desde la notificación de la resolución, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquél en que deba entenderse desestimada la solicitud por silencio administrativo, de acuerdo con los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre y el artículo 4, apartado 3, del Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

7. En lo no previsto en este real decreto como especialidades de procedimiento, es de aplicación lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

8. De conformidad con su Estatuto, aprobado mediante Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, le corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el ejercicio de las potestades inspectora y sancionadora en materia de aviación civil para garantizar el cumplimiento de lo previsto en este real decreto.

Cuando el incumplimiento de las disposiciones aplicables de este real decreto pueda incardinarse en alguna de las infracciones en materia de aviación civil tipificadas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, le será de aplicación su régimen sancionador.

Artículo 41. *Vigilancia de las organizaciones y titulares de una declaración de cumplimiento del diseño registrada.*

1. Cuando, en el transcurso de una inspección, llevada a cabo en el marco del Reglamento de Inspección Aeronáutica, aprobado mediante el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea encuentre pruebas objetivas de que una organización de diseño titular de un certificado de tipo restringido, una organización de producción designada en éste, una organización autorizada por el titular del certificado de tipo restringido para el ensamblado designada en éste, o un titular de una declaración de cumplimiento del diseño registrada, haya incumplido los requisitos aplicables establecidos en este real decreto, los incumplimientos deberán clasificarse de la manera siguiente:

a) «Incumplimiento de nivel 1»: cualquier incumplimiento de lo dispuesto en el presente real decreto que pudiera dar lugar a una situación insegura en las aeronaves en servicio; o

b) «Incumplimiento de nivel 2»: cualquier otro incumplimiento de lo dispuesto en el presente real decreto que no se clasifique como de nivel 1.

2. Tras recibir la constatación de los incumplimientos de conformidad con el artículo 40 del Reglamento de Inspección Aeronáutica, y de acuerdo con la clasificación prevista en el apartado anterior:

a) En el caso de un incumplimiento de nivel 1, el titular del certificado de tipo restringido deberá tomar las medidas necesarias para su subsanación en un plazo máximo de un mes tras la confirmación por escrito del incumplimiento, de conformidad con el artículo 29 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y el artículo 40 del Reglamento de Inspección Aeronáutica;

b) En el caso de un incumplimiento de nivel 2, el período concedido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para la subsanación será apropiado a la naturaleza de la incidencia, pero en cualquier caso no será superior a tres meses. En determinadas circunstancias y en función de la naturaleza de la incidencia, la Agencia podrá ampliar el período de tres meses previa presentación de un plan de acción correctiva satisfactorio aceptado por la Agencia.

3. En caso de incumplimientos de nivel 1, el certificado de tipo restringido podrá ser suspendido hasta que se hubieren implementado las medidas necesarias para la subsanación.

4. Si, transcurrido el plazo máximo correspondiente para corregir el incumplimiento, éste no se hubiese corregido, el certificado de tipo restringido podrá ser limitado o revocado, de conformidad con el artículo 41 del Reglamento de Inspección Aeronáutica.

Disposición adicional primera. *Adaptación y modificación de los certificados de tipo restringidos emitidos con anterioridad al Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras (ULM).*

Para las solicitudes de modificación de los certificados de tipo restringido a los que se refiere la disposición adicional primera del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, y siempre que se respete la limitación incluida en dicha disposición, se admitirán como bases de certificación las originales con las desviaciones conforme a las nuevas especificaciones de certificación aplicables y que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea considere aceptables.

Disposición adicional segunda. *Certificados de aeronavegabilidad restringidos que cumplan con la masa en vacío límite.*

Las aeronaves ULM matriculadas a la entrada en vigor del presente real decreto cuya masa en vacío, tanto real como conforme a los datos que consten en Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, no supere la masa en vacío límite definida en la disposición transitoria primera, mantendrán la validez de su certificado de aeronavegabilidad restringido sin cambios.

Disposición adicional tercera. *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 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 podrá adoptar:

a) Las Especificaciones de certificación adoptadas por las autoridades aeronáuticas de otros Estados que se consideren adecuadas para asegurar el cumplimiento de los requisitos esenciales de aeronavegabilidad del anexo a un diseño de tipo, de conformidad con el artículo 15, letra a), punto 2.º);

b) 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, 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;

c) 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.

Disposición adicional cuarta. *No incremento del gasto público.*

Las disposiciones de este real decreto serán atendidas con las disponibilidades presupuestarias existentes en cada ejercicio y con los medios personales existentes y no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición transitoria primera. *Periodo transitorio de validez de los certificados de aeronavegabilidad restringidos con exceso de masa en vacío y formas de adaptación a la masa en vacío límite.*

1. De conformidad con la disposición transitoria primera del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, los certificados de aeronavegabilidad restringidos emitidos con anterioridad a su entrada en vigor para aquellas aeronaves cuya masa máxima al vacío supere la obtenida de restar a su masa máxima al despegue, 145 kg, para aeronaves biplaza, o 75 kg, para el caso de las monoplaza, (en lo sucesivo, «masa en vacío límite»), mantendrán su validez durante un periodo transitorio de dos años desde la entrada en vigor del presente real decreto.

2. Las aeronaves matriculadas a la entrada en vigor de este real decreto cuya masa en vacío, tanto real como de acuerdo a los datos que consten en Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, supere la masa en vacío límite, podrán realizar su adaptación en el transcurso del periodo transitorio previsto en el apartado anterior. Para ello, el interesado deberá:

a) Implementar los cambios que se hayan establecido en una modificación del certificado de tipo restringido de su modelo de aeronave aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la que el titular del certificado de tipo restringido ha puesto a disposición de los operadores en los boletines de servicio y manuales actualizados que procedan; o

b) Realizar las acciones oportunas para que la aeronave cumpla con el requisito de masa en vacío límite, manteniendo su aeronavegabilidad.

3. Las aeronaves a que se refiere el apartado anterior que no hayan adaptado su certificado de aeronavegabilidad restringido a la masa en vacío límite durante el periodo transitorio previsto en el apartado 1, tienen prohibida su operación, salvo que puedan acogerse a lo establecido en los apartados 4 o 5 siguientes.

4. Antes de que finalice el periodo de transición, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá emitir directivas de aeronavegabilidad, estableciendo las restricciones necesarias para hacer compatible la masa en vacío de las aeronaves ULM que no se hayan adaptado a la masa en vacío límite durante dicho periodo, según los criterios indicados en el presente real decreto. Estas restricciones podrán consistir, entre otras, en la limitación a un único ocupante, si esto fuera compatible con su masa en vacío.

5. No obstante lo indicado en los apartados 3 y 4, el titular del derecho de propiedad o el operador de una de las aeronaves a que se refieren dichos apartados, podrá solicitar la emisión de una autorización de vuelo para el propósito recogido en el artículo 31, apartado 1, letra i), y en su caso, otros propósitos adicionales recogidos en el artículo 31, apartado 1, y justificando que la aeronave es segura para el vuelo en dichos propósitos con una masa máxima al despegue superior a la indicada en el certificado de tipo restringido y cumpliendo en ese caso con la masa en vacío límite.

El certificado de aeronavegabilidad restringido quedará revocado en el momento de la emisión de la autorización de vuelo. El titular del derecho de propiedad o el operador de la

aeronave podrá solicitar la emisión de un nuevo certificado de aeronavegabilidad restringido cuando demuestre que la aeronave se ha adaptado de la forma establecida en el apartado 2.

Disposición transitoria segunda. *Procedimientos de certificación de tipo restringidos en tramitación.*

El presente real decreto no será de aplicación a los procedimientos de certificación de tipo restringidos en curso, rigiéndose estos por la normativa precedente.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas todas las normas de igual o inferior rango en lo que contradigan o se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto.

2. Se deroga expresamente la Orden de 14 de noviembre de 1988, por la que se establecen los requisitos de aeronavegabilidad para las Aeronaves Ultraligeras Motorizadas.

Disposición final primera. *Modificación de la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, y modificación del Reglamento aprobado por la Orden de 31 de mayo de 1982.*

Se introducen las siguientes modificaciones en la Orden de 31 de mayo de 1982, por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, así como en el reglamento aprobado por ella:

Uno. Se añade una nueva disposición adicional única a la Orden, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional única. *Medidas de ejecución y aplicación.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea adoptará las medidas necesarias para la aplicación y ejecución de esta orden, y en particular podrá adoptar los modelos en los que se deberán presentar las solicitudes, declaraciones y comunicaciones recogidas en esta orden 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 disponibles al público a través del portal de internet de la Agencia Estatal de Seguridad aérea.

2. Mediante resolución de la dirección competente en materia de seguridad de aeronaves 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 de la presente orden, 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 de que se trate de esta orden; y

b) Material guía (GM, por sus siglas en inglés de «Guidance material») para ayudar a la mejor aplicación y ejecución de lo previsto en esta orden.»

Dos. El artículo 15 del Reglamento queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 15. *Concesión y validez del Certificado de Aeronavegabilidad Restringido.*

Primero. A la terminación con resultados satisfactorios de las pruebas establecidas en el artículo 13, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea expedirá un certificado de aeronavegabilidad restringido.

Segundo. Su duración será ilimitada, condicionada a que se cumplan en todo momento los requisitos exigidos para su otorgamiento, y a que su propietario/a o la persona física o jurídica que pueda utilizar la aeronave en virtud de arrendamiento o de cualquier otro título presente cada dos años una declaración responsable en la que, bajo su responsabilidad, manifieste haber llevado a cabo una revisión general de

la aeronave en los diez días hábiles anteriores a la presentación de la declaración, excepto del material o equipo aeronáutico que tenga potencial propio, así como que ésta se encuentra en un estado de mantenimiento que permite realizar operaciones aéreas con seguridad; que dispone de documentación que así lo acredita, que la pondrá disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando le sea requerida, y que se compromete a mantener el cumplimiento de estas obligaciones mientras la aeronave permanezca en uso y se mantenga la validez del certificado.

Tercero. La presentación de la declaración responsable revalidará el certificado de aeronavegabilidad restringido por otros dos años.

El nuevo periodo de validez del certificado de aeronavegabilidad restringido se computará desde la fecha en que estuviera prevista su pérdida de validez antes de la presentación de la citada declaración, si ésta se presenta dentro de los tres meses previos a la finalización de su validez.

Si se presenta la declaración responsable antes de los tres meses previos a la finalización de la validez del certificado de aeronavegabilidad restringido, la nueva validez de éste se computará desde la presentación de la declaración responsable.

En el caso de que el certificado de aeronavegabilidad restringido haya perdido su validez por no haberse presentado una declaración responsable en plazo, no podrá revalidarse el certificado por la presentación de una declaración responsable, y su propietario/a o la persona física o jurídica que pueda utilizar la aeronave en virtud de arrendamiento o de cualquier otro título deberá solicitar su renovación a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.»

Tres. Se modifica el artículo 16 del Reglamento, que queda redactado como sigue:

«Artículo 16. Matriculación y utilización de la aeronave.

Primero. La matriculación se realizará después de concedido el Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, debiendo figurar como propietario de la aeronave el constructor o constructores, de acuerdo con la documentación presentada.

Segundo. Hasta pasados los primeros cuatro años a partir de la primera matriculación, una aeronave de construcción por aficionados sólo podrá ser utilizada por su propietario/a original, salvo en los siguientes casos:

- a) La utilización por cualquier asociado, miembro o asimilado de una entidad sin ánimo de lucro; y
- b) La utilización realizada por un familiar hasta el cuarto grado de consanguinidad o tercero de afinidad.

En el caso de la letra a) no se permite la transferencia de la responsabilidad de la gestión de la aeronavegabilidad hasta pasados cuatro años desde la matriculación. En este caso, las partes deberán llegar a un acuerdo por escrito en el que se especifique cómo el propietario original seguirá llevando a cabo la gestión de la aeronavegabilidad y cómo el usuario distinto del propietario original facilitará dicha tarea al transmitente.

En el caso de fallecimiento del titular del derecho de propiedad original de la aeronave, no será aplicable la limitación de su utilización establecida en el párrafo primero.»

Disposición final segunda. Preceptos con rango de Orden Ministerial.

La disposición final primera, por la que se modifica tanto la Orden de 31 de mayo de 1982 como el propio Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, tiene rango de orden ministerial.

Las modificaciones que con posterioridad a la entrada en vigor de este real decreto puedan realizarse sobre la Orden de 31 de mayo de 1982 o sobre el Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, incluidas, en ambos casos, las modificaciones de las disposiciones modificadas por la disposición final primera de este real decreto, podrán efectuarse por normas reglamentarias con rango de orden ministerial.

Disposición final tercera. *Título competencial.*

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

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 25 de febrero de 2025.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible,
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO

ANEXO

Requisitos esenciales de aeronavegabilidad

1. Solidez de la aeronave: la solidez de la aeronave deberá garantizarse para todas las condiciones de vuelo previstas durante la vida útil de la aeronave. El cumplimiento de todos los requisitos deberá quedar demostrado a través de evaluaciones o análisis, respaldados, en caso necesario, por pruebas.

1.1 Estructuras y materiales: la solidez de la estructura deberá estar garantizada no solo en todas las condiciones de utilización normales de la aeronave incluido el sistema de propulsión, sino también en circunstancias más exigentes, y se mantendrá durante toda la vida útil de esta última.

1.1.1 Todos los componentes de la aeronave que, en caso de avería, pudieran reducir la solidez estructural, deberán cumplir las condiciones siguientes sin sufrir deformaciones perjudiciales ni averías. Esto incluye todos los elementos de masa significativa y sus medios de sujeción.

1.1.1.1 Deberán tenerse en cuenta todas las combinaciones de carga que sea razonable prever, y también otras más exigentes, en función de los pesos, la gama de valores del centro de gravedad, las condiciones de utilización y la vida útil de la aeronave. Ello incluye las cargas debidas a ráfagas, maniobras, presurización (cuando la aeronave sea presurizada), superficies móviles, sistemas de control y propulsión tanto en vuelo como en tierra.

1.1.1.2 Deberán tenerse en cuenta las cargas y posibles averías debidas a aterrizajes y amerizajes forzosos.

1.1.1.3 Deberán abarcarse los efectos dinámicos en la respuesta estructural a dichas cargas.

1.1.2 La aeronave no deberá sufrir ninguna inestabilidad aeroelástica ni una excesiva vibración.

1.1.3 De la fabricación, los procesos y los materiales utilizados en la construcción de la aeronave deberán resultar propiedades estructurales conocidas y reproducibles. Deberán justificarse todas las variaciones del comportamiento de los materiales en relación con las condiciones de utilización.

1.1.4 Los efectos de las cargas cíclicas, del deterioro medioambiental, de los daños accidentales o diferenciados en la fuente no deberán reducir la solidez estructural por debajo de un nivel de resistencia residual aceptable. Se difundirán las instrucciones necesarias para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad a este respecto.

1.2 Propulsión: la solidez del sistema de propulsión (es decir, el motor y, en su caso, la hélice) deberá demostrarse no solo en todas las condiciones de utilización normales de dicho sistema, sino también en circunstancias más exigentes, y mantenerse durante toda su vida útil.

1.2.1 El sistema de propulsión deberá producir, dentro de sus límites declarados, el impulso o la fuerza que se le exija en todas las condiciones de vuelo previstas, teniendo en cuenta los efectos y las condiciones medioambientales.

1.2.2 Del proceso de fabricación y los materiales utilizados en la construcción del sistema de propulsión deberá resultar un comportamiento estructural conocido y reproducible. Deberán justificarse todas las variaciones del comportamiento de los materiales en relación con las condiciones de utilización.

1.2.3 Los efectos de las cargas cíclicas, del deterioro medioambiental y operativo y de las posibles averías de los componentes no deberán reducir la solidez del sistema de propulsión por debajo de niveles aceptables. Se difundirán las instrucciones necesarias para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad a este respecto.

1.2.4 Se difundirán las instrucciones, la información y los requisitos necesarios para garantizar una interfaz segura y adecuada entre el sistema de propulsión y la aeronave.

1.3 Sistemas y equipos:

1.3.1 La aeronave no deberá presentar características ni detalles de diseño de los que la experiencia haya demostrado que son peligrosos.

1.3.2 La aeronave, incluidos los sistemas, equipos y aparatos exigidos para la certificación o por las normas de operación, deberá funcionar según esté previsto en cualesquiera condiciones de funcionamiento previsibles y más allá de ellas, teniendo debidamente en cuenta las condiciones de utilización de los sistemas, equipos o aparatos.

Otros sistemas, equipos o aparatos no exigidos para la certificación de aeronavegabilidad o por las normas de operación, independientemente de que funcionen bien o mal, no deberán reducir la seguridad ni afectar negativamente al buen funcionamiento de ningún otro sistema, equipo o aparato. Los sistemas, equipos y aparatos deberán poder utilizarse sin que sea necesario disponer de una destreza o fuerza excepcionales.

1.3.3 Los sistemas, equipos y aparatos asociados de la aeronave, tanto considerados por separado como en conexión mutua, deberán estar diseñados de forma que no se produzcan situaciones de avería catastrófica debido a una avería aislada que no se haya demostrado ser extremadamente improbable, y deberá existir una relación inversa entre la probabilidad de que se produzca una situación de avería y la gravedad de sus efectos para la aeronave y sus ocupantes. En cuanto al criterio de la avería aislada mencionado, está admitido que deben tenerse debidamente en cuenta el tamaño y la configuración general de la aeronave y que esto puede evitar que dicho criterio de la avería aislada se dé para algunas partes y algunos sistemas de helicópteros y pequeñas aeronaves.

1.3.4 Deberá facilitarse a la tripulación, o al personal de mantenimiento, según corresponda, de forma clara, coherente e inequívoca la información necesaria para realizar un vuelo en condiciones de seguridad e información sobre las condiciones que puedan comprometer la seguridad. Los sistemas, equipos y mandos, entre ellos cualquier indicación o anuncio, deberán estar configurados y ubicados de forma que reduzcan al mínimo los errores que pudieran contribuir a la generación de situaciones de peligro.

1.3.5 Deberán tomarse precauciones a nivel del diseño para reducir al mínimo los riesgos para la aeronave y sus ocupantes respecto de peligros probables dentro de lo razonable, tanto dentro como fuera de la aeronave, incluida la protección contra la posibilidad de una avería o un problema significativo que alguno de los aparatos de la aeronave presente.

1.4 Mantenimiento de la aeronavegabilidad:

1.4.1 Deberán dictarse instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad a fin de garantizar que durante toda la vida operativa de la aeronave se mantenga el nivel de aeronavegabilidad de la certificación de tipo de la aeronave.

1.4.2 Deberán proporcionarse los medios que permitan la inspección, ajuste, lubricación, retirada o sustitución de componentes y aparatos que exija el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

1.4.3 Las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad deberán revestir la forma de manual o manuales, según lo requiera la cantidad de datos que ha de proporcionarse. Los manuales deben contener instrucciones de mantenimiento y reparación,

información sobre servicios de mantenimiento, detección de problemas y procedimientos de inspección, en un formato adaptado a la práctica.

1.4.4 Las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad deben contener limitaciones de aeronavegabilidad que establezcan cada tiempo de reemplazo obligatorio, los intervalos de las inspecciones y el procedimiento de inspección.

2. Aspectos de aeronavegabilidad de la utilización de las aeronaves:

2.1 Deberá demostrarse que se han tenido en cuenta los factores siguientes para garantizar un nivel satisfactorio de seguridad de las personas a bordo o en tierra durante la utilización de la aeronave:

2.1.1 Deberán establecerse los tipos de utilización para los cuales se haya homologado la aeronave, así como las limitaciones y la información necesaria para su utilización en condiciones de seguridad, incluidas las limitaciones medioambientales y el rendimiento;

2.1.2 La aeronave deberá poderse controlar y maniobrar en todas las condiciones de utilización previsibles, incluso tras una avería en uno o, en su caso, varios sistemas de propulsión. Deberán tomarse debidamente en cuenta la fuerza del piloto, el entorno de la cabina de pilotaje, la carga de trabajo del piloto y consideraciones en relación con otros factores humanos, así como la fase del vuelo y su duración;

2.1.3 Deberá ser posible realizar una transición gradual entre una fase de vuelo y otra sin que ello requiera un nivel excepcional de destreza, estado de alerta, fuerza o carga de trabajo por parte del piloto en cualesquiera condiciones probables de utilización;

2.1.4 La aeronave deberá tener una estabilidad tal que garantice que las exigencias a las que deba hacer frente el piloto no sean excesivas habida cuenta de la fase de vuelo y de su duración;

2.1.5 Deberán establecerse procedimientos para la operación de la aeronave en condiciones normales, de avería y de emergencia;

2.1.6 Deberán preverse advertencias u otros medios disuasorios, apropiados al caso, destinados a impedir que se sobrepasen las condiciones normales de vuelo;

2.1.7 Las características de la aeronave y de sus sistemas deberán permitir el restablecimiento de la normalidad cuando se haya atravesado una situación extrema comprendida en el dominio de vuelo.

2.2 Las limitaciones de funcionamiento y demás información necesaria para la utilización de la aeronave en condiciones de seguridad deberán comunicarse a los miembros de la tripulación.

2.3 Las operaciones de la aeronave deberán protegerse contra los peligros resultantes de las condiciones adversas, tanto externas como internas, incluidas las condiciones medioambientales.

2.3.1 En particular, no deberán derivarse situaciones de inseguridad de la exposición a fenómenos como –aunque no solo– las condiciones meteorológicas adversas, los rayos, el impacto de aves, los campos radiados de altas frecuencias, el ozono, etc., que sea razonable prever durante la utilización de la aeronave.

2.3.2 Los compartimentos de la cabina ofrecerán a los pasajeros condiciones de transporte apropiadas y una protección adecuada contra cualquier peligro en operaciones de vuelo o del que resulten situaciones de emergencia, incluidos el fuego, el humo, los gases tóxicos y los riesgos de descompresión rápida. Deberán establecerse disposiciones para ofrecer a los ocupantes las mayores probabilidades de evitar cualquier lesión grave y de poder abandonar rápidamente la aeronave y para protegerlos contra los efectos de las fuerzas de desaceleración en caso de aterrizaje o amerizaje urgente. Deberán preverse señales o carteles claros e inequívocos en función de las necesidades, para ofrecer instrucciones a los ocupantes que les permitan adoptar comportamientos adecuados y seguros y localizar y utilizar correctamente los equipos de seguridad. Los equipos de seguridad obligatorios serán fácilmente accesibles.

2.3.3 Los compartimentos de la tripulación estarán dispuestos de tal forma que se faciliten las operaciones de vuelo, incluidos los medios que permitan tomar conciencia de situaciones, y la gestión de cualquier situación o emergencia esperadas. El entorno de los compartimentos de la tripulación no comprometerá la capacidad de la tripulación para

realizar sus tareas y estará diseñado de tal forma que evite interferencias durante las operaciones y un uso erróneo de los controles.

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.