



Consulta pública previa sobre el Proyecto de modificación del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera y se modifica el registro de aeronaves privadas no mercantiles, modificado a su vez por el Real Decreto 1591/1999, de 15 de octubre

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

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

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

Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren pueden hacer llegar sus opiniones sobre su contenido, hasta el día 20 de julio de 2018 a través del siguiente buzón de correo electrónico:

con.publicas.aesa@seguridadaerea.es

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

Muchas gracias por su colaboración.

Madrid, a 27 de junio de 2018

De acuerdo con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se sustancia la consulta pública sobre la modificación del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera y se modifica el registro de aeronaves privadas no mercantiles.

1. Antecedentes de la norma

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

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

La aparición de nuevos diseños y materiales, así como la aprobación en diversos países de la categoría de aeronaves denominada LSA (Light Sport Aircraft), que establecen un límite de peso al despegue de 600 kg, ha provocado que la industria haya diseñado aeronaves con estas características. A estos modelos se les denomina en el sector “ultraligeros de tercera generación”. Estas aeronaves son mucho más sofisticadas y de mayores prestaciones que las comercializadas hasta hace 15 años. Cuentan en general con equipamiento y diseño propios de aeronaves de mayor categoría. Dado que en Europa el límite se ha mantenido en los valores indicados, los fabricantes han ofrecido versiones “aligeradas” en el mercado europeo, pero con pesos en vacío tan elevados, que dejan un margen muy estrecho, en la mayoría de los casos irreal, para la carga de ocupantes y combustible.

Por otra parte, en dictamen de la Comisión de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil (CIAIAC) ULM-A-003/2017, se ha puesto de relieve la existencia entre los usuarios de la aviación ultraligera, falta de cultura y formación en seguridad básica relacionada con la operación de este tipo de aeronaves, lo que hace que no se revise adecuadamente el nivel de carga en relación con su peso máximo en vacío, así como la importancia de conocer las limitaciones de peso de la aeronave.

Estas razones hacen que el Real Decreto 2876/1982 vigente no se adapte a la realidad de los diseños y de las operaciones de este tipo de aeronaves, si bien se encuentra ajustado al Anexo II del Reglamento (CE) nº 216/2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, que determina las aeronaves que están excluidas de su ámbito de aplicación y consiguientemente de sus medidas de ejecución. Sin embargo, este Reglamento va a ser sustituido por un nuevo Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil, con un ámbito de aplicación más amplio, tras cuya promulgación quedará derogado el actual Reglamento (CE) nº 216/2008, y que elevará los límites de peso de las aeronaves cuya competencia corresponde a los estados miembros.

3. Necesidad y oportunidad de su aprobación.

Resulta necesario acompañar los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves con sus condiciones particulares de diseño, actuación y operación.

Este es el momento de la tramitación más adecuado para llevar adelante esta modificación ya que debe encontrarse lo más coordinado posible con la entrada en vigor del Reglamento UE ya citado a fin de no crear una discontinuidad entre la normativa nacional y la aplicable a nivel europeo. No es deseable la existencia de un intervalo sin estar amparado por ninguna de las dos legislaciones.

4. Objetivos de la norma.

La modificación de la norma referida pretende los siguientes objetivos:

- Crear un entorno normativo claro tanto para titulares como para solicitantes de diseños de aeronaves certificadas.
- Aumentar la masa máxima al despegue certificada (MTOM) de aeroplanos/aviones y helicópteros
- Incluir una nueva Categoría C, en la que se incluyan los autogiros o giroaviones, que ya recoge la normativa europea.
- Evitar que se produzcan distorsiones entre las características de fabricación de las aeronaves y los límites de peso establecidos para la aviación ultraligera.

5. Posibles soluciones alternativas, regulatorias y no regulatorias.

No se han contemplado.