



MINISTERIO
DE FOMENTO



SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE AVIACIÓN CIVIL

OFICIO

REAL FEDERACIÓN AERONAUTICA ESPAÑOLA
C/Arlaban 7º, 3º of. 38 y 39
28014 Madrid

N/REF.
FECHA :

ASUNTO: PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 2876/1982, DE 15 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE REGULA EL REGISTRO Y USO DE AERONAVES DE ESTRUCTURA ULTRALIGERA

Se adjunta el Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera, al objeto de que por esa Organización se formulen las observaciones que se consideren pertinentes en el plazo de **15 días hábiles** previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL



Raúl Medina Caballero



Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID
TEL: 91 597 53 67
FAX: 91 5977857



Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera

Las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) constituyen un sector de la aviación en constante evolución. En particular la aparición de nuevos diseños y materiales y la aprobación en algunos países de una categoría de aeronaves con un límite de peso máximo al despegue de 600 kg, ha provocado que la industria haya diseñado aeronaves teniendo en cuenta este objetivo de peso, las denominadas aeronaves deportivas ligeras (LSA, por sus siglas en inglés, *Light Sport Aircraft*) o, en los términos utilizados por el sector, "ultraligeros de tercera generación". Estas aeronaves son mucho más sofisticadas y de mayores prestaciones que las comercializadas hasta hace quince años y cuentan en general con equipamiento y diseño propios de aeronaves de mayor categoría.

No obstante, dado que en la Unión Europea el límite de peso para la delimitación de las aeronaves ultraligeras, a las que se aplica la normativa europea se ha mantenido por debajo de dichos valores, los fabricantes han ofrecido versiones "aligeradas" en el mercado europeo, pero con pesos en vacío muy elevados, que dejan un margen muy estrecho para la carga de ocupantes y combustible.

Atendiendo a esta realidad, la reciente normativa de la Unión Europea da la opción a los Estados miembros de excluir de su aplicación a las actividades de diseño, producción, mantenimiento y explotación de aviones, helicópteros, planeadores y planeadores a motor tripulados que no tengan más de dos asientos y que reúnan determinadas condiciones, entre otras, una masa máxima al despegue (MTOM) en el entorno de los 600 o 650 kg. Así, lo establece el artículo 8.2 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) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (CE) nº 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) nº 552/2004 y (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo.

Conforme a ello, dando respuesta a las necesidades de desarrollo del sector con los estándares de seguridad exigibles, mediante este real decreto se actualiza el Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera, incluyendo en su ámbito de aplicación a estas aeronaves ultraligeras de tercera generación.

En relación con 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, la presente norma justifica su adecuación a los principios de necesidad y eficacia basándose en razones imperiosas de interés general, al hacer uso de la posibilidad ofrecida por la normativa comunitaria para flexibilizar el régimen aplicable a estas aeronaves por razones de proporcionalidad, manteniendo los estándares de seguridad exigibles. Es proporcional y eficiente, al introducir las modificaciones mínimas imprescindibles para garantizar sus fines, y al flexibilizar los requisitos exigibles a estas aeronaves.

Respeto los principios de seguridad jurídica, al ser coherente con lo previsto en el artículo 2.8 del Reglamento (UE) 2018/1139, y de transparencia, al quedar definidos claramente los objetivos de la norma y haber posibilitado la participación de sus destinatarios.



En su virtud, a iniciativa del Ministro de Fomento, (...) el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día (...),

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera.*

Se modifica el artículo primero del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera, que queda redactado como sigue:

«Artículo primero. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto tiene por objeto establecer el régimen aplicable a las aeronaves de estructura ligera, también denominados ultraligeros. A estos efectos, se consideran ultraligeros, los aerodinos motorizados comprendidos en alguna de las siguientes categorías:

a) Categoría A. Aviones terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, cuya velocidad calibrada de pérdida en configuración de aterrizaje no sea superior a 45 nudos (83,34 km/h) y la masa máxima autorizada al despegue no sea superior a:

1º. 600 kg para aviones terrestres; o

2º. 650 kg para hidroaviones o aviones anfibios.

b) Categoría B. Helicópteros terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue no sea superior a:

1º. 600 kg para helicópteros terrestres; o

2º. 650 kg para helicópteros acuáticos o anfibios.

c) Categoría C. Autogiros motorizados que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue no sea superior a 600 kg.

Los aviones y helicópteros que, mediante las oportunas modificaciones no permanentes, puedan operar indistintamente como terrestres o como acuáticos, deberán respetar los límites de masa máxima autorizada al despegue aplicables a cada caso.



2. La masa en vacío de estas aeronaves, definida como la 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, no podrá superar la masa obtenida de restar a la masa máxima autorizada al despegue el máximo de los siguientes valores:

a) La masa obtenida de sumar 85 kg por cada ocupante para los que la aeronave esté autorizada, más la masa del combustible requerido para la operación de la aeronave a potencia máxima continua durante dos horas.

b) La masa obtenida de sumar 85 kg más la masa de combustible utilizable que la aeronave pueda alojar en sus depósitos.”

3. No se consideran ultraligeros:

a) Los aerodinos no motorizados (planeadores), los aerostatos, ni las aeronaves motorizadas o no, para cuyo despegue o aterrizaje sea necesario el concurso directo del esfuerzo físico de cualquier ocupante, actuando éste en sustitución de algún elemento estructural, tales como las alas delta, los paracaídas motorizados, los aerostatos con barquillas motorizadas, así como cualquier otro ingenio que necesite de tal esfuerzo para el despegue o el aterrizaje.

b) Los aerodinos motorizados que hubiera obtenido una certificación EASA de conformidad con lo previsto en la normativa de la Unión Europea de aplicación.»

Disposición adicional única. *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. *Plazo de adaptación.*

En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de este real decreto, las aeronaves ultraligeras motorizadas certificadas con anterioridad a dicha fecha cuya masa en vacío sea superior a la prevista en el artículo primero, apartado 2, del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, deberán adaptarse a lo previsto en el citado real decreto, de oficio o a instancia del interesado, incluyendo cuando proceda, la obtención de un nuevo certificado de aeronavegabilidad.

Se faculta a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para aprobar el plan y calendario de adaptación de las aeronaves a que se refiere el párrafo anterior.



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

A los procedimientos de certificación de tipo de aeronaves ultraligeras motorizadas a que se refiere el artículo único de este real decreto, que estén en tramitación a su entrada en vigor, le será de aplicación lo dispuesto en el Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, la Orden de 14 de noviembre de 1988 por el que se establecen los requisitos de aeronavegabilidad para las Aeronaves Ultraligeras Motorizadas (ULM), y disposiciones de desarrollo.

Disposición final primera. *Título competencial.*

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

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

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