



**Proyecto de Orden por la que se establecen los requisitos esenciales de aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) y por la que se modifica la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo reglamento para la construcción de aeronaves por aficionados.**

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 sobre aeronaves ultraligeras motorizadas a los aviones, helicópteros y autogiros motorizados 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, al tiempo que ha establecido el peso máximo al vacío que pueden tener dichas aeronaves. Esta nueva regulación también ha introducido novedades importantes en relación con las limitaciones operacionales de estas aeronaves ultraligeras, 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 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 esta nueva regulación europea, conocida como «Parte 21 Light».

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.

Asimismo cabe hacer notar que con el desarrollo, y 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.

En definitiva, la evolución técnica en el diseño y fabricación de las aeronaves motorizadas ultraligeras, unida a los cambios regulatorios producidos tanto a nivel nacional como europeo, obliga a llevar a cabo una revisión 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.

Para permitir mayor flexibilidad y adaptabilidad de la regulación a los nuevos modelos que vayan surgiendo conforme a la evolución técnica, en esta orden se establecen, en primer lugar, los requisitos que han de reunir las organizaciones de diseño que soliciten la expedición de un certificado de tipo restringido, las obligaciones para el mantenimiento del certificado de tipo restringido una vez aprobado, así como los requisitos de las organizaciones dedicadas a la producción en serie de aeronaves ultraligeras motorizadas. 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 de regulación europea, recogiendo a su vez las obligaciones de los titulares de una declaración de cumplimiento del diseño que haya sido finalmente registrada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Seguidamente, se establecen los requisitos esenciales que deben cumplir estas aeronaves para la obtención del certificado de tipo restringido y del certificado de aeronavegabilidad restringido, de modo que, siguiendo la práctica habitual en derecho comparado de los países de nuestro entorno, los medios para acreditar su cumplimiento se establezcan en las bases de certificación y 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 y de aeronavegabilidad restringidos, a la vez que se reconoce la posibilidad adicional de basar la certificación de la aeronavegabilidad en una previa declaración de cumplimiento del diseño registrada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, contemplándose la vigencia indefinida de todas estas formas de dar por validada la aeronavegabilidad inicial, 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. Se establecen asimismo los requisitos para la modificación del diseño de las aeronaves que cuenten con un certificado de tipo restringido o una declaración de cumplimiento del diseño registrada; así como las obligaciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Adicionalmente, se establecen las condiciones para obtener una autorización de vuelo en aquellos casos en los que una aeronave ULM no pueda disponer de 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 en bajo determinadas condiciones y con propósitos específicos.

Siguiendo la práctica europea e internacional, se regulan las directivas de aeronavegabilidad que puede adoptar la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para ULM, 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, al objeto de su subsanación en orden a garantizar los estándares exigibles en materia de seguridad operacional.

Finalmente, mediante esta orden se modifica el Reglamento para la construcción de aeronaves por aficionados, aprobado mediante Orden de 31 de mayo de 1982, para establecer la validez indefinida de los certificados de aeronavegabilidad expedidos a estas aeronaves, en tanto se mantenga el cumplimiento de los requisitos exigidos para su expedición y se asegure el adecuado mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Esta orden 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, como manifestaciones de la seguridad aérea, a su vez como parte de la razón de interés general de la seguridad pública, así como de la seguridad pública de las personas y bienes subyacentes. Adicionalmente, mediante la presente orden se atienden recomendaciones de seguridad de la Comisión de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil.

Respeto el principio de eficacia en tanto que se identifican los fines perseguidos por la norma y se considera el instrumento más adecuado para lograrlos. En particular se facilita la expedición de certificados de aeronavegabilidad restringidos para aeronaves con certificados de tipo emitidos por autoridades aeronáuticas extranjeras, así como su importación.

Asimismo atiende al principio de seguridad jurídica, dada su coherencia con la normativa nacional, en particular con lo previsto en el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, y



específicamente en relación con su disposición transitoria primera, donde está prevista la promulgación de esta orden, así como con la normativa de la Unión Europea, al tiempo que deroga expresamente la Orden de 14 de noviembre de 1988, a la que sustituye.

En atención a los principios de proporcionalidad y eficiencia, la orden se limita a establecer las disposiciones indispensables para cumplir con las necesidades detectadas, buscando la proporcionalidad con la regulación de la Unión Europea sobre la misma materia, la Parte 21 Light, y atendiendo al uso eficiente de los recursos públicos, no suponiendo incremento alguno de dotaciones, retribuciones u otros gastos de personal.

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

Esta orden 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.<sup>a</sup> de la Constitución, y en virtud de la habilitación normativa de la disposición final primera del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre.

En su virtud, con la aprobación previa de la Ministra de Hacienda y Función Pública, (...) el Consejo de Estado, dispongo:

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### **Artículo 1.** *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Esta orden 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. Esta orden 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 1.2 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 las previstas en su artículo 2.

#### **Artículo 2.** *Definiciones.*

A los efectos de esta orden, 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 el 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 esta orden y con los procedimientos establecidos en sus manuales de diseño.

g) «Declaración de capacidad de producción»: Documento en el que una organización de producción manifiesta, bajo su responsabilidad, que cumple con los requisitos de capacidad establecidos en esta orden 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 certificación contemplados en esta orden, haciendo referencia a la documentación que así lo acredita. A los efectos de la presente orden se considera a las declaraciones de cumplimiento del diseño presentadas ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, como un documento equivalente al certificado de tipo restringido.

i) «Declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad»: 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 de esta orden 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.

j) «Directiva de aeronavegabilidad»: Documento publicado 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.

k) «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.



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

m) «Hoja de Datos»: Documento que incluye información técnica general y datos acerca de un diseño de tipo concreto, tales como titular, 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 mantenimiento, tripulantes, y otros datos técnicos relevantes.

n) «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.

ñ) «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.

o) «Manual de diseño»: Libro que describe, bien directamente o por referencias, los procedimientos de diseño de una organización, sus recursos de diseño (materiales y humanos, incluyendo sus cualificaciones y experiencia), su estructura organizativa, su sistema de gestión del diseño, las actividades contratadas e información sobre la capacidad, competencia y experiencia de los profesionales u organizaciones contratadas y la coordinación con la producción.

p) «Manual de producción»: Libro que describe, bien directamente o por referencias, los procedimientos de producción de una organización, sus recursos de producción (materiales y humanos, incluyendo sus cualificaciones y experiencia), su sistema de gestión de la producción y de aseguramiento de la calidad, su estructura organizativa, las actividades contratadas e información sobre la capacidad, competencia y experiencia de los profesionales u organizaciones contratadas y la coordinación con el diseño.

q) «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.

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

s) «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 esta orden, las organizaciones de diseño deben cumplir con las disposiciones de la presente sección.

##### **Artículo 4.** *Manual de Diseño.*



La organización de diseño contará con un manual de diseño que deberá contener, al menos, la siguiente información:

- a) Una descripción del sistema de gestión del diseño establecido en el artículo 5;
- b) Una descripción de los recursos de la organización establecidos en el artículo 6; y
- c) 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 y las funciones y deberes que realiza la organización con respecto a la aeronavegabilidad de sus productos.

**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 a 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 jefe de diseño de la organización de conformidad con el artículo 6.1.

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 aplicable;
- 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 un jefe 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 jefe de diseño de la organización debe nominar 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 la base de certificación de tipo aplicable; y



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

3. La persona o grupo de personas identificados en el apartado anterior deberá tener:

- a) Una dependencia directa del jefe 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, 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.

5. La organización documentará su estructura organizativa junto con el personal clave que es responsable de garantizar que la organización cumpla con los requisitos de esta sección, los mantendrá actualizados y los pondrá a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando ésta lo requiera.

#### **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 sobre este sistema deberá ponerse a disposición de todos los propietarios 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, al propietario adquirente 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, ya sea en forma de boletines de servicio, cartas de servicio o manuales, 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 muestre conformidad 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 a sus instalaciones, registros y documentación, así como a las de sus subcontratistas, para llevar a cabo las inspecciones;

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.*

Para la fabricación en serie de aeronaves ULM de las incluidas en el ámbito de aplicación de esta orden, las organizaciones de producción incluidas 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.*

La organización de producción contará con un manual de producción que deberá contener, al menos, la siguiente información:

a) 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

b) Una descripción de los recursos de la organización de producción establecidos en el artículo 11.

### **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 un jefe 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 solicitud de 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 la organización con 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, 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 se 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 jefe 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 jefe 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 jefe 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) La estructura organizacional de la organización junto con el personal clave que es responsable de asegurar que la organización cumpla con esta sección está documentada y actualizada;

g) En caso de que el para la finalización de la producción de las aeronaves, sea precisa la realización de tareas en una organización diferente de la de producción, tales como realización de tareas de reensamblaje tras el transporte o instalación de equipos opcionales, la organización que realizará 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 organización para determinar si dispone de los medios humanos y materiales adecuados para la realización de estas tareas. Esta organización, 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 incluida 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 muestra conformidad 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 inducir a 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 fabricante de la aeronave;

2.º Designación del modelo;

3.º Código 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 29.2.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 disposición a 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, y en la medida en que sean aplicables, los requisitos establecidos para las organizaciones de producción en la sección 2ª 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 propietarios 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 al propietario adquirente 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, ya sea en forma de boletines de servicio, cartas de servicio o manuales, 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 muestra conformidad 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 fabricante de la aeronave;



2.º Designación del modelo; y

3.º Número de serie.

k) Instalar un cartel claramente visible para el piloto y el pasajero en el que se indique que «El diseño de esta aeronave no está certificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea», adicional a los demás carteles y marcas obligados por los datos de diseño.

m) 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 2.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 disposición a 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;

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

ñ) 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;

o) 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.*

1. 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 de los previstos en esta orden.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá, excepcionalmente, eximir del cumplimiento de alguno 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.

##### SECCIÓN 2.ª CERTIFICACIÓN DEL DISEÑO DE TIPO



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

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 aceptables mediante resolución del órgano competente por razón de la materia.

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 en las que se basa el código de aeronavegabilidad aplicable;

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

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

**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 apuesto a disposición de los interesados a través de su página web, 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, cuando la misma organización de diseño vaya a actuar a la vez como organización de producción 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 aceptables por 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 Se adherirá a los procesos y procedimientos establecidos de conformidad con el artículo 5.3.

**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 Se adherirá a los procesos y procedimientos establecidos de conformidad con el artículo 10.6;

**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 interesada.



3. El rechazo de las especificaciones de certificación propuestas por la organización 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, subsane su solicitud proponiendo otras especificaciones de certificación, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su solicitud, previa resolución.

En el caso de que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea rechace las especificaciones de certificación propuestas por la organización interesada, 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 del rechazo, hasta el día en que tenga entrada en el registro de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea una nueva propuesta de especificaciones de certificación de la organización interesada, de conformidad con el artículo 22.1.a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

**Artículo 20.** *Aprobación del programa de certificación.*

1. En el plazo 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 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 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.

En el caso de que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea rechace el programa de certificación propuesto por la organización interesada, 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 del rechazo, hasta el día en que tenga entrada en el registro de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea una nueva propuesta de especificaciones de certificación de la organización interesada, de conformidad con el artículo 22.1.a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

**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 el programa de certificación por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la organización de diseño interesada dispone de un plazo de doce 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 el resultado de las mismas, de conformidad con el artículo 22.1.e) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

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 de que la organización interesada no cumple lo declarado en su la 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, concediéndole un plazo entre diez días hábiles y dos meses para adoptar y comunicar a la Agencia las medidas correctoras oportunas. Este plazo podrá ser ampliado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a instancias de la organización interesada.

En caso de que los incumplimientos constatados no se hayan corregido en el plazo establecido, se procederá a la denegación de la solicitud.

5. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá aceptar 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 página web 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 en cualquiera de sus modalidades, se otorgan con una validez indefinida.



2. Los certificados de tipo restringidos perderán su validez 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 renuncia de su titular;

c) Por cese de actividad de la organización de diseño titular, que se entenderá producida cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

1.º La organización de diseño titular del certificado de tipo restringido haya comunicado 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 esta declaración afecte sólo a una parte de la actividad, la entidad podrá seguir ejerciendo la parte de la actividad no afectada por la declaración.

d) Por revocación o suspensión.

#### **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 certificado de tipo restringido 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 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 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 comunicados o aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea serán además publicados por ésta en su página web.

### 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 España que diseñe y pretenda fabricar en serie un avión ULM de los de la «Categoría A» recogida en el artículo 1.2 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 adoptados 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 1.2 del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre.

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 las especificaciones de certificación a las que se refiere artículo 15 o estándares técnicos desarrollados por organismos de certificación u otros organismos de la industria para los que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea haya publicado previamente en su página web su aceptación a estos efectos.

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 página web, la declaración de cumplimiento del diseño, que contendrá al menos:

- a) El nombre de la persona que presenta la declaración y su dirección o sede social;
- b) Una referencia única para identificar el diseño de tipo;
- c) Las especificaciones de certificación o los estándares técnicos, con los que se declara el cumplimiento del diseño;
- d) Una confirmación firmada por el interesado, y bajo su única 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);
- e) 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;
- f) 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;
- g) Instrucciones para la aeronavegabilidad continuada o mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- h) Todas las condiciones y limitaciones prescritas para la aeronave; y
- i) La Hoja de Datos, en la que se recogerán todas las características, limitaciones e instrucciones para su mantenimiento y uso.

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

a) 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;

b) 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;



c) 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;

d) Los manuales de vuelo y de mantenimiento en idioma español.

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. Para la emisión de la autorización de vuelo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá realizar las inspecciones y comprobaciones, tanto de las justificaciones de cumplimiento como de las características constructivas del prototipo, que considere oportunas.

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, emitirá las correspondientes desviaciones, que, de no ser corregidas, pueden dar lugar a denegar el registro de la declaración.

8. Si se cumple lo establecido en los apartados 2 a 6, ambos inclusive, 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 por cualquiera de las siguientes causas:

a) La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información que se incorpore a la declaración, 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;

b) Por revocación permanente o suspensión temporal del registro de la declaración cuando existan evidencias de que no se cumplan los requisitos y obligaciones establecidos para el declarante;

c) Por renuncia del declarante;

d) Por cese de actividad del declarante, que se entenderá producido cuando el declarante se lo haya comunicado formalmente a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o quede acreditado por otros medios.

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



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

c) Comprometerse a cumplir todas las obligaciones que corresponden al titular de una declaración de cumplimiento del diseño registrada.

**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 página web, 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 aceptables 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 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.

4. 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 las listadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como aceptables 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 esta orden 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 de acuerdo con lo previsto en esta orden.

**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, en su caso, el modelo puesto a disposición de los interesados



a través de su página web, 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 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 garantice unos niveles de seguridad operacional equivalentes al establecido en esta orden, 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 el fabricante de 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;
- 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 organización 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 del fabricante para el montaje en España.

c) Un informe de configuración, emitido por el fabricante 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 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 propietario o por la persona física o jurídica que pueda utilizar la aeronave en virtud de arrendamiento o de cualquier otro título en la que se incluya:

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

2.º 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;

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, incluido el cartel claramente visible para el piloto y el pasajero a que se refiere el artículo 13, letra k) en el caso de que el certificado



de aeronavegabilidad restringido esté basado en una declaración del cumplimiento del diseño registrada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea conforme a lo previsto en esta orden.

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. La masa en vacío de la aeronave no podrá superar, en ningún caso, la máxima autorizada conforme a la hoja de datos del certificado de tipo restringido o de la declaración de cumplimiento del diseño registrada.

9. 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 vigencia indefinida.

2. Los certificados de aeronavegabilidad restringidos perderán su validez por cualquiera de las siguientes causas:

a) El certificado de tipo restringido o la declaración de cumplimiento del diseño registrada pierda su validez;

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

e) 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;

f) 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;

g) Se destruya la aeronave; o

h) 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;
- 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 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.

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 seis meses a contar desde la fecha en la que la autoridad emisora del certificado de tipo restringido o del registro de la declaración de cumplimiento del diseño haya invalidado dicho documento, 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 validez, condiciones de vuelo y cualquier otra limitación operacional aplicable.

4. Las autorizaciones de vuelo se podrán otorgar 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.

**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, fabricante o autorizado para el reensamblado si 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 página web 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 al transporte de personas 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.** *Modificación 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 las modificaciones deben ser comunicadas, junto con la documentación justificativa, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en los siguientes casos:

a) Para incorporar 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, sobre cambios al certificado de tipo restringido o cambios en el diseño para las declaraciones de cumplimiento del diseño, respectivamente;

b) Para incluir modificaciones o reparaciones para las que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea haya publicado en su página web material guía con criterios de aceptación de modificaciones y reparaciones estándar;

c) Para incorporar 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) Para la 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, y previa presentación, dirigida a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de una declaración firmada por el jefe de diseño de la organización titular de certificado de tipo restringido indicado en el artículo 6.1, 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.

b) Para cualquier modificación en las aeronaves que, en lugar de certificado de aeronavegabilidad restringido, dispongan de una autorización de vuelo expedido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para 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 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).

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 de comunicación o aprobación que las modificaciones.

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

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 propietario 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 propietario 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) Cumplimentación 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 el fabricante de la aeronave y de sus componentes;

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

d) Disposición 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 el 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 propietario 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 el 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 del 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, mandos de vuelo, motor y 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 el fabricante.

#### 3.º Documentación técnica y requerimientos normativos:

Al objeto de cumplimentar las tareas indicadas en el artículo 34, el personal responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad utilizará la documentación técnica actualizada elaborada por el 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.

Así mismo, serán cumplimentadas de acuerdo con su contenido las directivas de aeronavegabilidad 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 el 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 el 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 u otro soporte documental aceptado 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 cumplimentación 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 la presente orden.

El programa de mantenimiento estará basado en las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad desarrolladas por el fabricante de la aeronave y en su caso, motor, hélice y sus 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.

3. 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 se produzca 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 la validez del certificado de aeronavegabilidad restringido. Dispone de una validez de dos años y podrá ser renovado por el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad 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 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 renueva la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad por dos años desde su presentación, la cual deberá producirse dentro de un mes antes de la finalización de la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad o, en su caso, de la declaración anterior.

El nuevo periodo de validez para el certificado de dos años tras presentación de ésta declaración se computará desde la fecha que estuviera prevista para la pérdida de validez del certificado antes de la presentación de la citada declaración.

2. El certificado de revisión de la aeronavegabilidad o, en su caso, su renovación por la presentación en plazo de una declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad, dejarán de ser válidos cuando:

- a) El certificado de tipo restringido o la declaración de cumplimiento del diseño registrada haya perdido su validez;
- 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; o
- d) La aeronave deje de disponer de matrícula española.

Se exceptúan de los supuestos de la letras a) y b) los casos recogidos en el artículo 31, apartado 2, durante los seis meses a contar desde la fecha en la que la autoridad emisora del certificado de tipo restringido o del registro de la declaración de cumplimiento del diseño haya invalidado dicho documento con el fin de que los interesados puedan solicitar la 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.

3. En el caso de que el certificado de revisión de la aeronavegabilidad haya perdido su validez por no haberse presentado una declaración de mantenimiento de la aeronavegabilidad en plazo, no podrá renovarse la validez del certificado por la presentación de la declaración, y el responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad deberá solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la expedición de un nuevo certificado de revisión de la aeronavegabilidad.

## CAPÍTULO VI

### Directivas de aeronavegabilidad

#### **Artículo 39.** *Directivas de aeronavegabilidad.*

1. Se consideran directivas de aeronavegabilidad aplicables a las aeronaves ULM aquellas que hayan sido 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.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea deberá adoptar 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 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, sus titulares registrales deberán 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 esta orden, le corresponde al órgano competente por razón de la materia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea:

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

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

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

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

e) La adopción de directivas de aeronavegabilidad.

2. Los procedimientos para la aprobación y expedición de los certificados de tipo restringidos, de los certificados de aeronavegabilidad restringidos, de las autorizaciones de vuelo, así como para la inscripción en el registro de la declaración de cumplimiento del diseño de tipo, se inician a solicitud del interesado.

El plazo para notificar la resolución expresa en los procedimientos para la aprobación y expedición de los certificados de tipo restringidos obtenidos tras un procedimiento de certificación de tipo, y de los certificados de aeronavegabilidad restringidos es de seis meses.

El plazo para notificar la resolución expresa en los procedimientos para la aprobación y expedición de las autorizaciones de vuelo es de tres meses.





El plazo para notificar la resolución expresa sobre el registro de la declaración de cumplimiento del diseño de tipo es de seis meses.

Los plazos se contarán desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, trascurrido el cual sin que se haya notificado resolución expresa, la solicitud podrá entenderse desestimada por silencio administrativo, conforme a la excepción prevista en el artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

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 de un mes desde la notificación de la resolución expresa, 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 4.3 del Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

3. En lo no previsto en esta orden como especialidades de procedimiento, es de aplicación lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. 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 esta orden.

Cuando el incumplimiento de las disposiciones aplicables de esta orden 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, 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 esta orden, éstos deberán clasificarse de la manera siguiente:

a) «Incumplimiento de nivel 1»: Cualquier incumplimiento de lo dispuesto en la presente orden 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 la presente orden que no se clasifique como de nivel 1.

2. Tras recibir la notificación de incidencias de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior:

a) En el caso de un incumplimiento de nivel 1, el titular del certificado de tipo restringido deberá tomar medidas correctivas que satisfagan a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en un plazo máximo de un mes tras la confirmación por escrito del incumplimiento;

b) En el caso de un incumplimiento de nivel 2, el período de acción correctiva concedido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea 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 con carácter inmediato hasta que se hubieren implementado las medidas correctivas.



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.

**Disposición adicional primera.** *Masas en vacío que pongan en duda la capacidad de fabricación conforme a las limitaciones de masa en vacío.*

Si los pesos de las aeronaves ULM para las cuales se solicite un certificado de aeronavegabilidad restringido a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, amparados en certificados de tipo restringido a los que se refiere la disposición adicional primera del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, hacen poner en duda que el fabricante sea capaz de producir aeronaves conformes a la limitación incluida en dicha disposición para los certificados de tipo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá iniciar de oficio los procedimientos pertinentes para su suspensión, limitación o revocación.

**Disposición adicional segunda.** *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 justificadas.

**Disposición adicional tercera.** *Certificados de aeronavegabilidad restringidos que cumplan con el peso al vacío límite.*

Las aeronaves ULM matriculadas a la entrada en vigor de la presente orden cuyo peso en vacío, tanto real como conforme a los datos que consten en Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, no supere el peso en vacío límite, mantendrán la validez de su certificado de aeronavegabilidad sin cambios.

**Disposición adicional cuarta.** *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 66.6 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Los modelos de solicitudes, declaraciones y comunicaciones para la aplicación de esta orden estarán disponibles al público a través de la página web de la Agencia Estatal de Seguridad aérea.

2. Mediante resolución de la dirección competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea publicada en su página web, 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 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;



c) 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.

**Disposición adicional quinta.** *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 al peso 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, «peso en vacío límite»), mantendrán su validez durante un periodo transitorio de dos años desde la entrada en vigor de la presente orden.

2. Las aeronaves matriculadas a la entrada en vigor de esta orden cuyo peso en vacío, tanto real como de acuerdo a los datos que consten en Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, supere el peso 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 de su modelo de aeronave aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la que el titular del certificado de tipo 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 peso en vacío límite, manteniendo su aeronavegabilidad.

3. Las aeronaves a que se refiere el apartado anterior que no hayan adaptado su certificado de aeronavegabilidad al peso 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 el peso en vacío de las aeronaves ULM que no se hayan adaptado al peso en vacío límite durante dicho periodo, según los criterios indicados en la presente orden. Estas restricciones podrán consistir, entre otras, en la limitación a un único ocupante, si esto fuera compatible con su peso en vacío.

5. No obstante lo indicado en los apartados 3 y 4, el propietario de una de las aeronaves a que se refieren dichos apartados, podrá solicitar la emisión de una autorización de vuelo, justificando que la aeronave es segura para el vuelo con una masa máxima al despegue superior a la indicada en el certificado de tipo y cumpliendo en ese caso con el peso en vacío límite.

El certificado de aeronavegabilidad restringido quedará revocado en el momento de la emisión de la autorización de vuelo. El propietario 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 y de aeronavegabilidad restringidos en tramitación.*



La presente orden no será de aplicación a los procedimientos de certificación de tipo y de aeronavegabilidad en curso, rigiéndose estos por la normativa precedente, no obstante lo cual les será de aplicación la limitación de masa máxima en vacío prevista en la disposición adicional primera del Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre.

**Disposición derogatoria única.** *Derogación normativa.*

Se deroga 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.*

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:

Uno. Se modifica el artículo 15, que pasa a quedar redactado como sigue:

«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 validez será indefinida, condicionada a que se cumplan en todo momento los requisitos exigidos para su otorgamiento, y a que su propietario 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.

La declaración responsable deberá presentarse dentro de un mes antes de la finalización de la validez del certificado de aeronavegabilidad restringido o, en su caso, de la declaración responsable anterior.

Tercero.- 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 renovarse la validez del certificado por la presentación de una declaración, y el propietario 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.

Cuando la renovación de la validez del certificado de aeronavegabilidad restringido se produzca por la presentación de una declaración responsable por el propietario o por la persona física o jurídica que pueda utilizar la aeronave en virtud de arrendamiento o de cualquier otro título, el nuevo periodo de validez para el certificado de dos años a partir de la presentación ésta declaración se computará desde la fecha que estuviera prevista para la pérdida de validez del certificado antes de la presentación de la citada declaración.»

Dos. Se añade una nueva disposición adicional única 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 66.6 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Los modelos de solicitudes, declaraciones y comunicaciones disponibles al público a través de la página web 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 publicada en su página web, 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*»).»

**Disposición final segunda. Título competencial.**

Esta orden se dicta al amparo del artículo 149.1.20ª de la Constitución que atribuye al Estado competencia en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves.

**Disposición final tercera. Entrada en vigor.**

Esta orden entrará en vigor al día siguiente de su completa publicación en el «Boletín Oficial del Estado».



## 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, 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 previsible 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.