



MINISTERIO
DE FOMENTO



Consulta pública previa sobre modificación de la Ley 48/1960, de Navegación Aérea en relación con la definición de aeronave pilotada por control remoto

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

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

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

Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren pueden hacer llegar sus opiniones sobre su contenido, hasta el día 4 de Diciembre de 2019, a través del siguiente buzón de correo electrónico:

con.publicas.aesa@seguridadaerea.es

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

Muchas gracias por su colaboración.

Madrid, 11 de Noviembre de 2019.

De acuerdo con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno se sustancia la consulta pública sobre modificación de la Ley 48/1960, de Navegación Aérea (LNA) en relación con la definición de aeronave pilotada por control remoto

1. Antecedentes de la norma

El Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia en primer término y con posterioridad la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia modificaron por medio de su artículo 51, los artículos 11, 150, 151 y añadió la disposición transitoria tercera de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (LNA) para dar cabida a las aeronaves pilotadas por control remoto que hasta ese momento carecían de cobertura legal. Así el artículo 11 las definió como:

“Cualquier máquina pilotada por control remoto que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra”.

Sin embargo, el Reglamento (UE) 2018/1139, de 4 de julio de 2018, del Parlamento y el Consejo, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil establece por primera vez normas comunes en materia de aeronaves no tripuladas (UA) para garantizar estándares y reglas comunes de seguridad y de acceso al mercado a nivel de toda la Unión, razón por la cual decae la competencia de los estados miembros para establecer su propia regulación. Esta norma no contempla únicamente las operaciones con aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) como hace la LNA sino que abre también el concepto a las operaciones autónomas, Así, en su art. 3, 30) define:

“Aeronave no tripulada: cualquier aeronave que opere o esté diseñada para operar de forma autónoma o para ser pilotada a distancia sin un piloto a bordo”.

Esto supone que la definición dada por la normativa de la Unión Europea no se encuentra dentro del concepto previsto por la LNA ya que únicamente prevé que las aeronaves se piloten a distancia mediante un control remoto. El concepto formulado por la normativa europea hace referencia tanto a la tripulación, que así lo denomina, por control remoto como a las aeronaves autónomas que no requieren tal acción porque vuelan por sí misma, sin la intervención de piloto alguno.

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

Resulta preciso alinear la definición de la Ley de Navegación Aérea, norma básica nacional reguladora del sector de la que derivan las normas de rango inferior, con el concepto y definición de este tipo de aeronaves vigente en la Unión Europea.

De acuerdo con el principio de jerarquía normativa las normas nacionales no pueden contradecir las disposiciones de la Unión, pues de ser así, en el momento en que produce la norma nacional, tal y como ha recocado reiteradamente el Consejo de Estado, decae en favor de la norma europea.

Es preciso modificar la norma nacional por seguridad jurídica ya que de otro modo no existe suficiente claridad en qué parte de la norma debe considerarse vigente y cuál no.

Por otro lado, resulta imprescindible su modificación para permitir desarrollar un nuevo Real Decreto de aeronaves no tripuladas, en sustitución del 1036/2015, que no contradiga las disposiciones legales y en consonancia con la normativa europea.

3. Necesidad y oportunidad de su aprobación.

Resulta imprescindible la adecuación de la LNA de manera que las normas aplicables respeten el principio de jerarquía normativa, permitiendo de esta forma certeza y seguridad respecto a las normas de aplicación.

La oportunidad de la modificación viene dada por la aprobación previa de las normas europeas y la subsiguiente necesidad de aprobar un Real Decreto regulador de las aeronaves no tripuladas respetando los requisitos, categoría y prescripciones establecidos por aquellas sin que existan contradicciones entre todas ellas.

4. Objetivos de la norma.

El objetivo de la norma es modificar, en principio, los artículos 11b), 150.2 y 151 párrafo segundo actualizando la definición y los conceptos de las actuales aeronaves pilotadas por control remoto por las definidas en la normativa europea aeronaves no tripuladas.

5. Posibles soluciones alternativas, regulatorias y no regulatorias.

No se han contemplado otras opciones ya que no actuar implicaría mantener un régimen normativo que va en contra de normativa de la Unión Europea, que en definitiva resultaría inaplicable y a la vez no permitiría guardar el debido principio de jerarquía con los posteriores proyectos de desarrollo normativo que se puedan abordar de las normas europeas respecto de aquellas cuestiones que han de ser decididas por los estados miembros.