



Consulta pública previa sobre el proyecto de Real Decreto de matriculación de aeronaves

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 que 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 1 de mayo de 2024, 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 abril de 2024.

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 un proyecto de Real Decreto para aprobar el Reglamento de Matriculación de Aeronaves Civiles.

1. Antecedentes de la norma

Las obligaciones en materia de registro de las aeronaves civiles provienen de la necesidad de que dichas aeronaves cuenten con una nacionalidad y un Estado de registro antes de actuar en la navegación aérea internacional. En la actualidad, las obligaciones de registro y matriculación de las aeronaves civiles provienen de los compromisos adquiridos por el Reino de España tras la ratificación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), esencialmente en virtud de las disposiciones del Capítulo III, sobre «Nacionalidad de las aeronaves» (artículos 17 a 21) del citado convenio.

A nivel nacional, la incorporación de las obligaciones asumidas por el Estado tras la ratificación del Convenio de Chicago, se produjo mediante la adopción de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en cuyos artículos 16 a 19, y Capítulo V (artículos 28 a 33) se encuentra la regulación relativa a la matriculación y la nacionalidad de las aeronaves civiles, previéndose la creación del Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles (en lo sucesivo, «RMAC»).

Actualmente, dicho registro se encuentra regulado por el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Matriculación de Aeronaves Civiles.

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

A raíz del Proyecto Piloto, PILOT de referencia 2021/9984/MOVE, el cual ha derivado en el Procedimiento de Infracción INFR (2022)2001, se ha promovido un análisis interno de la oportunidad y conveniencia de modificar el régimen actual de matriculación, a la vista de que las normas sobre aeronavegabilidad inicial y continuada aplicables a la aeronave, las cuales están determinadas por el Estado de matrícula, son las mismas para los Estados en los que se aplica el Reglamento Base¹, lo que hace innecesario que dicha aeronave vuelva a ser matriculada en España para su operación permanente y deba serle expedido con ello un nuevo certificado de aeronavegabilidad («CdA» o «CofA»). A lo anterior se une la experiencia adquirida en la aplicación del actual reglamento de matriculación, tanto en sí mismo como en su relación con el Registro de Bienes Muebles, así como de las necesidades trasladadas por el sector. En síntesis, de las necesidades regulatorias detectadas en la aplicación del RMAC y de las trasladadas por el sector, se observa la necesidad de establecer un régimen más flexible y menos burocratizado para el RMAC.

3. Necesidad y oportunidad de su aprobación.

Los problemas expuestos han determinado la necesidad de actualizar el régimen jurídico del RMAC.

¹ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018 (DOUE 22 de agosto) sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) 2111/2005, (CE) 1008/2008, (UE) 996/2010, (CE) 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) 552/2004 y (CE) 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) 3922/91 del Consejo

4. Objetivos de la norma.

1. Permitir a los operadores establecidos, residentes o con su centro de actividad principal en España, y que por tanto tienen a AESA como su Autoridad de Supervisión, mantener a las aeronaves bajo su responsabilidad con matrícula de alguno de los Estados miembros de la Unión Europea o terceros países europeos que participen en la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA), eliminando la obligación establecida en el régimen actual de obtener una matrícula española para sus aeronaves para poder continuar con su actividad de manera permanente en España. Este objetivo pretende flexibilizar el régimen actual, ya que no se justifica desde el punto de vista de seguridad operacional la obligación de matriculación en el registro español regulado en la normativa actual.

Además, se prevé agilizar los trámites de inscripción aminorando la carga administrativa y simplificando los trámites, de tal manera que el sector de la aviación en España resulte competitivo, en un entorno que se caracteriza por un elevado grado de internacionalización.

2. Reforzar el carácter administrativo de este Registro, siguiendo el espíritu del Anexo 7 de ICAO, así como su independencia del Registro de Bienes Muebles limitándose la interacción con este último a la necesaria coordinación entre ambos Registros poniendo a disposición del Registro de Bienes Muebles en todo momento la información de aeronaves con nacionalidad española. De este modo, la asignación de una matrícula española se haría independientemente y sin perjuicio de las obligaciones que el titular de dicha matrícula tenga que cumplir con el Registro de Bienes Muebles.

3. Además de lo anterior, y en la misma línea de flexibilizar y alinear la normativa nacional con la de nuestro entorno europeo, se pretenden introducir modificaciones parciales de normativa en el ámbito de la aviación general que el sector considera imprescindibles para su continuidad en España.

5. Posibles soluciones alternativas, regulatorias y no regulatorias.

1. No actuar. Implicaría desatender las razones que motivan esta propuesta normativa.
2. Modificar parcialmente el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles. Dados los múltiples cambios que se pretenden introducir, resulta desaconsejable hacer una norma modificativa de conformidad con la directriz de técnica normativa nº 50, que aconseja el carácter restrictivo de las modificaciones, en coherencia con los principios de certidumbre y de seguridad jurídica.
3. Derogar el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, y adoptar una nueva regulación reglamentaria, la cual se ha considerado la alternativa óptima por razones de certidumbre y de seguridad jurídica.