



**PROYECTO DE ORDEN MINISTERIAL POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDEN FOM/1687/2015, DE 30 DE JULIO, POR LA QUE SE ESTABLECEN DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS SOBRE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE MATRÍCULA DE LAS AERONAVES CIVILES.**

**MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO**

**RESUMEN EJECUTIVO**

<b>Ministerio/Órgano proponente</b>	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	<b>Fecha</b>	Diciembre 2021
<b>Título de la norma</b>	Proyecto de Orden por la que se modifica la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles.		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal <input type="checkbox"/> Abreviada <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	Las definiciones y la colocación y dimensiones de las marcas de nacionalidad y matrícula y exhibición de los colores de la bandera española de las aeronaves de matrícula española.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	Actualizar el concepto de aeronaves no tripuladas para permitir la aplicación del régimen completo sobre marcas de nacionalidad y matrícula a aquellas que, conforme a la normativa europea, deban inscribirse en el Registro de matrícula de aeronaves civiles, así como flexibilizar el tamaño de las marcas que deben exhibir las aeronaves de menor tamaño y cubrir las lagunas detectadas sobre el emplazamiento de las marcas de nacionalidad y matrícula y los colores de la bandera española.		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. No actuar.</li><li>2. Derogar la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio y sustituirla por una nueva.</li><li>3. Modificar la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, dentro del proyecto de real decreto sobre aeronaves no tripuladas que se está tramitando en la actualidad.</li><li>4. Modificar la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, en aquellos preceptos que deben ser adaptados para que sea aplicable a todas las aeronaves civiles dentro de su ámbito de aplicación, mediante la elaboración y tramitación de un proyecto independiente.</li></ol> <p>La opción escogida ha sido ésta última.</p>		
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>			
<b>Tipo de norma</b>	Orden.		
<b>Estructura de la Norma</b>	El proyecto consta de una parte expositiva, un artículo único de modificación de varios preceptos, dos disposiciones adicionales y dos disposiciones finales.		



<b>Informes recabados</b>	El proyecto debe ser informado por la Secretaría General Técnica del Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y recabarse el dictamen del Consejo de Estado.	
<b>Consulta pública previa</b>	No se considera necesario debido a que el proyecto no impone obligaciones relevantes a los destinatarios y regula aspectos parciales de una materia.	
<b>Audiencia e Información Públicas</b>	<p>En esencia el texto del proyecto se sometió a audiencia e información pública como disposición final séptima del proyecto de real decreto de aeronaves no tripuladas, en octubre de 2020.</p> <p>No obstante, atendiendo a su tramitación separada y a las modificaciones adicionales introducidas en el proyecto se vuelve a someter a audiencia e información pública.</p>	
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>Adecuación al orden de competencias</b>	El título competencial prevalente es el del artículo 149.1.20ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves.	
<b>Impacto económico y presupuestario</b>	<b>Efectos sobre la economía en general</b>	La norma no tiene efecto sobre la economía.
	<b>Efectos sobre la competencia</b>	<p><input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</p> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia.</p> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia.</p>
	<b>Desde el punto de vista de las cargas Administrativas</b>	<p><input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada:</p> <p><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p>



	<b>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</b>  <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.  <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.  <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos.	<input type="checkbox"/> Implica un gasto:  <input type="checkbox"/> Implica un ingreso:
<b>Impacto de género</b>	Se considera nulo.	
<b>Otros impactos</b>  <b>Normativa OACI</b>	Carece de impacto, o estos no son significativos, en la familia, la infancia y la adolescencia, así como sobre las personas con discapacidad, lo social, el medioambiente o la unidad de mercado.  La modificación de la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles, mediante la que se completa la incorporación al ordenamiento jurídico interno del Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, introduce el concepto de aeronave no tripulada no contemplado en dicho anexo, además de nuevos requisitos sobre las dimensiones de las marcas de nacionalidad y de matrícula en los aerostatos y aerodinós.  Adoptado el proyecto debe notificarse a OACI, en cumplimiento de lo previsto en artículo 38 del Convenio de Chicago 1944, las modificaciones efectuadas.	



## **MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO**

### **I. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA.**

En virtud de lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, se procede a la elaboración de una memoria del análisis de impacto normativo en su versión abreviada, porque el proyecto, de carácter modificativo, carece de un impacto normativo significativo, al limitarse a adecuar el concepto de aeronave no tripulada a lo previsto en la Ley sobre Navegación Aérea, para permitir la aplicación de la norma a aquellas aeronaves que deban ser certificadas, de conformidad con lo previsto en la normativa europea; establecer una mayor flexibilidad en la posibilidad de reducir el tamaño de las marcas de nacionalidad y matrícula y a establecer precisiones sobre la colocación de los colores de la bandera española.

Del proyecto, adicionalmente, no se derivan impactos, o éstos no son significativos, en la economía, los presupuestos, el género, la discapacidad, la familia, la infancia, la adolescencia, la unidad de mercado, lo social o el medioambiente.

Este proyecto de orden no debe ser incluido en ningún Plan Anual Normativo por razón de su rango normativo, dado que su aprobación no corresponde al Consejo de Ministros, (artículo 2.1 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa).

### **II. OPORTUNIDAD DE LA NORMA.**

#### **1. Motivación**

La Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles, que se modifica incorpora, parcialmente, el Anexo 7 al Convenio sobre Aviación civil Internacional (Chicago 1944), en aquellos aspectos complementarios no regulados en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, y, en concreto incorpora las definiciones y clasificación de las aeronaves, los requisitos de la placa de identificación de la aeronave establecida en la ley, las normas técnicas aplicables a la colocación de las marcas de nacionalidad y matrícula, su tamaño, el tipo de sus caracteres y la exhibición de los colores de la bandera, y los supuestos en que cabe reducirlas.

El Anexo 7 de OACI y la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, definen, entre otras, la aeronave pilotada a distancia, como “la aeronave no tripulada pilotada desde una estación de pilotaje a distancia”. Aeronaves que, ulteriormente, el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, denomina, siguiendo la práctica del sector en los momentos iniciales de su desarrollo, como aeronaves pilotadas por control remoto.

Esta definición y el régimen previsto en la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, excluye de su ámbito de aplicación a las denominadas aeronaves autónomas, aquellas que están diseñadas para operar de forma autónoma, sin ningún piloto que las opere a distancia por control remoto, y no contempla la reducción del tamaño de las marcas de nacionalidad y matrícula en estas aeronaves, normalmente de pequeño tamaño, toda vez que en su momento no se contemplaba la inscripción de las aeronaves sí incluidas en dicho ámbito de aplicación, las pilotadas por control remoto, en el Registro de Matrícula.

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



Parlamento Europeo y del Consejo, y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, en adelante Reglamento Base de EASA, se establece en la Unión Europea el régimen aplicable a los sistemas de aeronaves no tripuladas («UAS» por sus siglas en inglés «*Unmanned Aircraft Systems*»), que incluye tanto las aeronaves pilotadas por control remoto como las aeronaves autónomas, según la definición de artículo 3, núm. 30.

No obstante, no es hasta la adopción y entrada en vigor del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión de 24 de mayo de 2019 relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (en adelante el Reglamento de Ejecución), cuando resulta imperativa la modificación de la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, toda vez que el artículo 14.7 de dicho reglamento establece que:

*“7. El propietario de una aeronave no tripulada cuyo diseño esté sujeto a certificación deberá registrarla.*

*Las marcas de nacionalidad y de matrícula de una aeronave no tripulada se establecerán de conformidad con el anexo 7 de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI). Un operador de UAS no podrá estar registrado en más de un Estado miembro a la vez.»*

En aplicación de este precepto, por tanto, a las aeronaves no tripuladas certificadas, sean pilotadas por control remoto o autónomas, les es exigible el régimen íntegro del Anexo 7 de OACI, lo que requiere modificar la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, al objeto de que su régimen resulte de aplicación no sólo a las aeronaves a distancia definidas en ella, sino también a las aeronaves autónomas, y establecer el régimen aplicable al tamaño de las marcas de nacionalidad y matrícula.

Se justifica, por tanto, la modificación de la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, y este proyecto, en la necesidad de atender a lo previsto en el artículo 14.7 del Reglamento de Ejecución.

Se aprovecha la modificación, además, para:

(i) actualizar las referencias a la norma europea que establece los requisitos que determinan que una aeronave sea definida como “aeronave histórica”, el vigente Reglamento Base de EASA que deroga el referenciado en el vigente artículo 2.1, letra a), de la orden que se modifica;

(ii) contemplar la posibilidad de reducir las marcas de nacionalidad y matrícula en las aeronaves no tripuladas y en las réplicas de aeronaves históricas, de menor tamaño que las originales.

(iii) cubrir la laguna existente sobre la colocación de los colores de la bandera española en los aerodinamos, y clarificar el régimen aplicable a los aerostatos dado que la letra D del anexo II que únicamente se refiere su colocación en el “fuselaje” o “cola”, lo que reconduce a su aplicación a los aviones. De hecho, en los procedimientos de monitorización de aeronavegabilidad continuada de aeronaves realizado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se ha detectado la existencia de aerostatos y aerodinamos que no exhibían los colores de la bandera.

## **2. Objetivos**

El objetivo primordial es adecuar el régimen jurídico interno sobre emplazamiento y tamaño de las marcas de nacionalidad y matrícula en materia de aeronaves no tripuladas para atender al cumplimiento de lo previsto en el artículo 14.7 del Reglamento de Ejecución, lo que se aprovecha para completar los supuestos en que puede reducirse el tamaño de dichas marcas y cubrir las lagunas existentes en materia de colocación de los colores de la bandera española.

Se dota así de coherencia al ordenamiento interno con el europeo, aportando seguridad jurídica al sector y atendiendo a las obligaciones del Estado en el marco de la Unión Europea.

## **3. Análisis de alternativas**

**a) No actuar.**



Supondría el incumplimiento de lo previsto en la normativa europea al no contemplar en el orden interno las reglas de aplicación del Anexo 7 de OACI, sin que sea posible su aplicación directa por la referencia realizada en el artículo 14.7 del Reglamento de Ejecución a que "Las marcas de nacionalidad y de matrícula de una aeronave no tripulada se establecerán de conformidad con el anexo 7 de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI)", al menos en lo que respecta al tamaño de las marcas que el Anexo 7 refiere al que determine el Estado.

**b) Derogar la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles y sustituirla por una nueva.**

Con esta solución se atenderían las causas normativas que motivan la propuesta. No se opta por ella debido a que las modificaciones necesarias son modificaciones puntuales, no considerándose necesario el llevar a cabo de la derogación completa de la norma existente.

**c) Modificar la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles, dentro del proyecto de real decreto sobre aeronaves no tripuladas que se está tramitando en la actualidad.**

Con esta solución, la adoptada inicialmente, se atenderían las causas que motivan la propuesta. Finalmente se ha descartado su utilización siguiendo el criterio del Consejo de Estado sobre la deficiente técnica jurídica de modificar los preceptos de una orden ministerial a través de un real decreto, y el negativo impacto de su uso en la seguridad jurídica, entre otros, en el Dictamen 49/2021 que indica:

*«A este respecto, el Consejo de Estado debe reiterar el criterio -ya expresado en ocasiones anteriores, en particular en el reciente dictamen n.º 765/2020, de 11 de marzo de 2021- de que resulta anómalo que un real decreto modifique una orden ministerial. Más cuando no se altera su rango.*

*Hacerlo compromete la certeza y seguridad jurídica. Crea una complejidad innecesaria en el grupo normativo aplicable, pues consagra una situación en la que coexisten en una misma norma preceptos con distinto rango y valor.*

*Esta forma de operar, ni es acorde con una adecuada técnica jurídica, ni se compeadece bien con el principio de seguridad jurídica. Este no es simplemente una idea inspiradora del ordenamiento, sino uno de los principios básicos que lo conforman constitucionalmente (artículo 9.3 de la Constitución).*

*Se concreta en múltiples exigencias, entre las que se cuentan la claridad de las normas, su estabilidad y su adecuada inserción en el sistema normativo, de tal modo que la forma del instrumento jurídico de aprobación permita colegir, sin distingos, su valor, rango y jerarquía, y el lugar de su inserción en el ordenamiento.»*

En el mismo sentido ha informado la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa al referido proyecto de real decreto.

**d) Modificar la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles en aquellos preceptos que deben ser adaptados para que puedan ser aplicados a todas las aeronaves civiles dentro de su ámbito de aplicación, independientemente de su tamaño;**

Con esta solución se atenderían las causas normativas que motivan la propuesta, siendo ésta la solución adoptada en este proyecto.

#### **4. Adecuación a los principios de buena regulación**



Esta orden ministerial atiende a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.

Responde al principio de seguridad jurídica al dotar de coherencia al ordenamiento interno en la materia, respecto a lo previsto en la normativa europea aplicable, al tiempo que atiende a los compromisos internacionales del Estado en virtud de lo previsto en el Convenio de Chicago 1944, generando un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre que facilita su conocimiento y aplicación por el sector.

Atiende a los principios de proporcionalidad y eficiencia al incluir las disposiciones indispensables para satisfacer las necesidades normativas detectadas, sin establecer restricciones ni imponer obligaciones que no estén ya previstas en la normativa europea de aplicación.

Finalmente, en aplicación del principio de transparencia, se ha posibilitado la participación del sector en su elaboración, mediante la consulta pública previa, y la audiencia e información pública, conforme a lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, al tiempo que se definen con claridad los objetivos de la norma y su justificación.

## II- CONTENIDO

El proyecto se estructura en una parte expositiva, un artículo único, dos disposiciones adicionales y dos disposiciones finales.

El artículo único se divide en seis apartados cada uno de los cuales introduce las siguientes modificaciones en la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio:

- En las definiciones de su artículo 2.1, letras a) y b) para (i) sustituir el concepto aeronave a distancia por el de aeronave no tripulada, (ii) definir esta aeronave con remisión a la Ley sobre Navegación Aérea y (iii) actualizar la referencia al reglamento europeo en el que se establecen los requisitos para que una aeronave pueda ser considerada histórica, el vigente Reglamento Base de EASA que ha venido a sustituir al citado en el precepto que se modifica.

Se opta por referenciar la definición de la aeronave no tripulada a la establecida en la Ley sobre Navegación Aérea por coherencia normativa en tanto que el proyecto y la Orden modificada constituye desarrollo de ésta, sin que ello afecte a la coherencia con la normativa europea en tanto que la definición de la ley respeta, aunque modificada terminológicamente, la definición del Reglamento Base de EASA.

- En el artículo 3.2 y 5.2 para sustituir las referencias a las aeronaves pilotadas por control remoto por aeronaves no tripuladas.

- La inclusión de la posibilidad de reducir el tamaño de las marcas de nacionalidad y matrícula que deben ostentar las aeronaves a las réplicas de las aeronaves históricas y a las aeronaves no tripuladas (artículo 6).

- Contemplar expresamente las reglas sobre emplazamiento horizontal o vertical de las marcas de nacionalidad y matrícula en los aerostatos y reformular las relativas al emplazamiento y tamaño de los colores de la bandera clarificando su aplicación a los aerostatos y aerodinos y contemplando expresamente reducción de su tamaño cuando se autorice la de las marcas de nacionalidad y matrícula.

La orden se completa con (i) dos disposiciones adicionales que establecen, respectivamente, la regla de no incremento del gasto y el plazo de adaptación para atender al cumplimiento del régimen sobre colocación y tamaño de los colores de la bandera, y (ii) dos disposiciones finales, la primera sobre el título competencial, la orden se dicta al amparo del artículo 149.1.20ª de la Constitución, en el que se atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves, y la segunda sobre la entrada en vigor de la norma, que se fija en el día siguiente al de su publicación.



### **III. ANÁLISIS JURÍDICO**

#### **1. Fundamento jurídico y rango normativo**

Esta orden ministerial se dicta al amparo del Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles que habilita al Ministro de Fomento (hoy, Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) a dictar las normas de desarrollo que precise dicho real decreto.

El rango normativo se considera adecuado, ya que el proyecto modifica otra norma de igual rango.

#### **2. Coherencia con el Derecho de la Unión Europea y con las normas del ordenamiento jurídico nacional**

La propuesta guarda relación con las siguientes normas de la Unión Europea, de rango superior:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión de 24 de mayo de 2019 relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas;

La propuesta guarda relación con las siguientes normas nacionales:

- (1) Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en particular su artículo 23;
- (2) Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles;

El tenor de las modificaciones introducidas en la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, aseguran la coherencia con dichas disposiciones en cuanto permiten la íntegra aplicación del citado artículo 14.7 del Reglamento de Ejecución, y completa el régimen previsto en las normas de las que constituye desarrollo en coherencia con lo previsto en ellas y, en lo que no aparta del régimen aplicable en la Unión Europea, con lo dispuesto en la normativa internacional, en concreto el Anexo 7 OACI.

#### **3. Entrada en vigor**

Se prevé la entrada en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» dada la necesidad de acomodar el régimen jurídico español al de la Unión Europea, en particular al Reglamento de Ejecución, cuya aplicación se produjo a partir del 31 de diciembre de 2020.

No se aplica la regla de entrada en vigor prevista en el artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, porque mediante el presente proyecto no se imponen nuevas obligaciones a las personas físicas o jurídicas que desempeñen una actividad económica o profesional como consecuencia del ejercicio de ésta.

#### **4. Derogación de normas**

El proyecto de orden no establece la derogación de ninguna norma.

### **IV. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS**

La presente Orden Ministerial se dicta al amparo del artículo 149.1.20ª de la Constitución, en el que se atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves (STC 68/1984, FJ 6º y 7º; STC 161/2014, FJ 6º.i)).

### **V. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN**

#### **Consulta pública previa**

De conformidad con lo previsto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en su artículo 26 "Procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos", no se considera necesario el





someter el proyecto a consulta pública debido a que éste no impone obligaciones relevantes a los destinatarios y regula aspectos parciales de una materia.

### **Audiencia e información pública**

El proyecto fue sometido a audiencia e información pública como disposición final séptima del proyecto de real decreto por el que se completa el régimen jurídico para la utilización civil de sistemas de aeronaves no tripuladas y se modifican diversas disposiciones aeronáuticas civiles, en octubre de 2020, cuando se contemplaba su tramitación conjunta.

No obstante lo anterior, y debido a la introducción de las disposiciones complementarias sobre la ubicación y disposición de las marcas de nacionalidad y de matrícula y los colores de la bandera, se somete a nueva audiencia e información pública.

### **Informes**

El proyecto debe ser informado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y recabarse el dictamen del Consejo de Estado.

## **VI. ANÁLISIS DE IMPACTOS.**

### **1. Impacto presupuestario**

No se aprecian impactos presupuestarios.

En los presupuestos del Estado, en particular porque se prevé que las necesidades de personal derivadas del proyecto serán atendidas con los medios existentes. No afecta a los presupuestos de las Comunidades Autónomas ni de las Entidades Locales.

### **2. Impacto por razón de género**

El proyecto se considera neutro en materia de género, por lo que su impacto se considera también nulo.

### **3. Otros impactos**

#### **a) Normativa OACI**

Las modificaciones introducidas en la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles, mediante la que se incorpora al ordenamiento jurídico interno el Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, introduce el concepto de aeronave no tripulada no contemplado en dicho anexo, por lo que deberá notificarse a OACI, indiciariamente, como diferencia de categoría B), definida por esta organización internacional en los siguientes términos:

- b) *De índole distinta u otros medios de cumplimiento (Categoría B) \****. Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional es de índole distinta al SARP correspondiente de la OACI, o cuando la reglamentación nacional difiere en principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin imponer necesariamente una obligación adicional; y

El régimen en materia de reducción del tamaño de las marcas de nacionalidad y matrícula aplica lo previsto en los apartados 5.1.3 y 5.2.3 y la exhibición de los colores de la bandera no incorporan normativa OACI que no lo regula, en consecuencia, no procede su notificación como diferencia, si, en su caso, como normativa de incorporación del Anexo.



b) No se aprecian otros impactos relevantes, dada la naturaleza eminentemente técnica del proyecto y su carácter neutro en relación con la actividad económica, la infancia y la adolescencia, la familia, la igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, y el medioambiente.

### **VIII. EVALUACIÓN EX POST**

Dada la naturaleza y el contenido de la norma proyectada, y una vez considerado lo dispuesto en el artículo 28.2 la Ley del Gobierno, y en el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa, se considera que no es precisa su evaluación por sus resultados.