

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE TRANSPORTS I MOBILITAT SOSTENIBLE

- 3781** *Reial decret 141/2025, de 25 de febrer, pel qual s'estableixen els requisits essencials d'aeronavegabilitat de les aeronaus ultralleugeres motoritzades (ULM) i pel qual es modifiquen tant l'Ordre de 31 de maig de 1982, per la qual s'aprova un nou Reglament per a la construcció d'aeronaus per aficionats, com el mateix Reglament.*

Els canvis reguladors produïts en l'àmbit nacional i en la Unió Europea; l'evolució tècnica en el disseny i la fabricació de les aeronaus motoritzades ultralleugeres; la creixent internacionalització del sector, i, finalment, les recomanacions derivades de les investigacions efectuades per la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil (CIAIAC), que en informes tècnics successius ha assenyalat la necessitat de revisar la normativa sobre aeronavegabilitat d'aquestes aeronaus, justifiquen modernitzar els requisits aplicables a l'aeronavegabilitat de les aeronaus ultralleugeres motoritzades (ULM).

Amb relació als canvis reguladors, el Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, pel qual es regula l'ús d'aeronaus motoritzades ultralleugeres (ULM), ha ampliat l'àmbit d'aplicació de la normativa nacional sobre aeronaus ultralleugeres motoritzades als avions i helicòpters motoritzats (categories A i B, respectivament) que no tinguin més de dues places per a ocupants, amb un pes màxim en l'enlairament (MTOM, per la sigla en anglès de Maximum Take Off Mass) no superior a 600 quilograms, o en cas que es tracti d'avions i helicòpters amfibis, a 650 quilograms, fent així ús de l'opció d'exclusió (o opt-out) establerta per als estats membres en l'article 2, apartat 8, lletres a) i b), del Reglament (UE) 2018/1139 del Parlament Europeu i del Consell, de 4 de juliol de 2018, sobre normes comunes en l'àmbit de l'aviació civil i pel qual es crea una Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria i pel qual es modifiquen els reglaments (CE) núm. 2111/2005, (CE) núm. 1008/2008, (UE) núm. 996/2010, (CE) núm. 376/2014 i les directives 2014/30/UE i 2014/53/UE del Parlament Europeu i del Consell i es deroguen els reglaments (CE) núm. 552/2004 i (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell i el Reglament (CEE) núm. 3922/91 del Consell (d'ara endavant, Reglament base). Així mateix, s'han inclòs en l'àmbit d'aplicació del Reial decret esmentat els autogirs motoritzats que no tinguin més de dues places per a ocupants, i el pes màxim autoritzat en l'enlairament dels quals no sigui superior a 600 kg (categoria C), de conformitat amb l'exclusió d'aquestes aeronaus de la regulació europea que preveu l'annex I, lletra f), del Reglament base. Al mateix temps, s'ha establert el pes en buit màxim que poden tenir les categories d'aeronaus ultralleugeres motoritzades esmentades. Aquesta nova regulació també ha introduït canvis importants amb relació a les limitacions d'explotació de les aeronaus ultralleugeres motoritzades, entre les quals cal destacar l'establiment de noves altures màximes de vol, segons el que preveu la normativa aeronàutica de la Unió Europea per a l'explotació d'aeronaus diferents de les motopropulsades complexes que no disposin d'equips d'oxigen suplementari.

D'altra banda, la Comissió Europea ha modificat recentment la normativa aplicable a la certificació de l'aeronavegabilitat de determinades aeronaus no complexes subjectes a la regulació aeronàutica europea, normalment utilitzades per fer operacions d'aviació general, és a dir, diferents de les operacions de transport aeri comercial i de les operacions especialitzades, per considerar la possibilitat, alternativa a les certificacions de tipus ordinàries, que el seu disseny de tipus pugui ser reconegut mitjançant la presentació d'una «declaració de conformitat del disseny» per l'interessat, una vegada aquesta declaració hagi estat registrada per l'autoritat aeronàutica competent i aquesta n'hagi notificat el registre a l'interessat, després que aquesta autoritat hagi fet les

comprovacions que preveu l'avantddita nova regulació europea, coneguda com a «Part 21 Light», la qual ha estat introduïda com una nova part dins l'annex del Reglament (UE) núm. 748/2012 de la Comissió, de 3 d'agost de 2012, pel qual s'estableixen les disposicions d'aplicació sobre la certificació d'aeronavegabilitat i mediambiental de les aeronaus i els productes, components i equips relacionats amb aquestes, així com sobre la certificació de les organitzacions de disseny i de producció, a través de l'adopció del Reglament delegat (UE) 2022/1358 de la Comissió, de 2 de juny de 2022, pel qual es modifica el Reglament (UE) núm. 748/2012 pel que fa a l'aplicació de requisits més proporcionats per a les aeronaus utilitzades en l'aviació esportiva i recreativa.

Al marge d'aquests canvis reguladors, la realitat és que l'estat actual de l'evolució tècnica ha permès a la indústria fabricar aeronaus ultralleugeres motoritzades amb nous dissenys i materials, que tenen un equipament i unes prestacions que amb prou feines difereixen de les dels models lleugers d'aviació general, cosa que també obliga a actualitzar els requisits sobre aeronavegabilitat inicial per tal de tenir en compte no només aspectes de resistència estructural i de construcció, sinó també els relacionats, entre d'altres, amb les qualitats de vol, la motorització, l'equipament o les limitacions d'explotació.

Amb el desenvolupament industrial, igual que passa en altres sectors industrials, el disseny i la fabricació d'aeronaus ultralleugeres motoritzades ha estat objecte d'una deslocalització o internacionalització progressiva, que ha tingut com a resultat, entre d'altres, que a Espanya hi hagi i siguin reconeguts estàndards tècnics per a la certificació del disseny de tipus prèviament adoptats per altres estats o en el si de determinades organitzacions internacionals, per la qual cosa resulta convenient que la regulació nacional atengui adequadament aquesta realitat.

Així mateix, la norma ve motivada per les investigacions d'accidents dutes a terme per la CIAIAC, les quals han donat lloc a una sèrie de recomanacions en els seus informes tècnics que indiquen la necessitat de prendre iniciatives normatives per modificar els requisits tècnics exigits a aquestes aeronaus.

En definitiva, els canvis reguladors, tant a escala nacional com de la Unió Europea, l'evolució tècnica en el disseny i la fabricació de les aeronaus motoritzades ultralleugeres, la deslocalització o internacionalització d'aquesta indústria i les investigacions de la CIAIAC obliguen a dur a terme una revisió i modernització dels requisits tècnics i administratius que estableix l'Ordre de 14 de novembre de 1988, per la qual s'estableixen els requisits d'aeronavegabilitat per a les aeronaus ultralleugeres motoritzades (ULM).

En el capítol I d'aquest Reial decret es recullen unes disposicions generals relatives al seu objecte, àmbit d'aplicació i definició de conceptes. Respecte al seu objecte, aquest es redueix a establir el règim aplicable a l'aeronavegabilitat, tant inicial com continuada, de les aeronaus ultralleugeres motoritzades, sense introduir disposicions noves ni altres modificacions relacionades amb el de les seves explotacions o el de les llicències del seu personal. Amb relació al seu àmbit d'aplicació, aquest es manté dins dels límits que estableix el Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, sense anar més enllà. Tot i això, s'ha establert un règim especial simplificat respecte a l'aeronavegabilitat inicial i continuada per als avions ultralleugers motoritzats monoplaques que, malgrat estar inclosos en l'àmbit d'aplicació del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, tinguin un pes en buit (excloent-ne el paracaigudes balístic) que no superi els 120 quilograms, en línia amb la pràctica dels països del nostre entorn, i s'han introduït definicions per garantir la claredat i la seguretat jurídica dels seus destinataris.

En el capítol II s'inicia el contingut substantiu, en què es regulen els requisits i les obligacions de les organitzacions d'aeronavegabilitat inicial, així com dels titulars d'una declaració de compliment del disseny registrada, començant pels requisits que han de complir les organitzacions de disseny que sol·licitin l'expedició d'un certificat de tipus restringit per a aeronaus ultralleugeres motoritzades, així com les obligacions per al seu manteniment una vegada expedit, i seguint amb els requisits que han de complir les organitzacions dedicades a la producció en sèrie. Alternativament a la sol·licitud d'un

certificat de tipus restringit, per als avions ultralleugers motoritzats també es considera la possibilitat de validar el disseny de tipus mitjançant la presentació d'una «declaració de compliment del disseny», seguint la proporcionalitat de la Part 21 Light per a avions lleugers subjectes a regulació europea, i es defineixen també les obligacions dels titulars d'aquestes declaracions quan hagin estat finalment registrades per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

Seguidament, en el capítol III, sobre aeronavegabilitat del disseny de tipus, s'estableix que el disseny de tipus d'una aeronau ultralleugera motoritzada ha de complir en tot cas els requisits essencials d'aeronavegabilitat que estableix l'annex per obtenir el certificat de tipus restringit, i s'admet que l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pugui acceptar alguna desviació d'aquests requisits essencials d'aeronavegabilitat en casos taxats i de manera excepcional. Seguint la pràctica habitual en dret comparat dels països del nostre entorn, els mitjans per acreditar el compliment dels requisits essencials d'aeronavegabilitat de l'annex s'estableixen en les bases de certificació i les especificacions de certificació que adopti l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o que aquesta hagi reconegut com a acceptables. També s'estableixen especialitats de procediment per a l'obtenció dels certificats de tipus restringits.

Com a novetat, es reconeix la possibilitat de validar l'aeronavegabilitat d'un disseny de tipus mitjançant una «declaració de compliment del disseny» registrada per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, per bé que la mera presentació d'aquesta declaració no permet a l'interessat exercir un dret ni començar cap activitat, sinó que es requereix en última instància que l'Agència Estatal de Seguretat Aèria la registri, moment a partir del qual la declaració de compliment del disseny és vàlida, tot això seguint l'exemple de la Part 21 Light.

En qualsevol cas, tant en cas d'haver obtingut un certificat de tipus restringit com en cas que l'Agència Estatal de Seguretat Aèria hagi registrat una declaració de compliment del disseny, es preveu la vigència indefinida de totes dues maneres d'acreditar l'aeronavegabilitat del disseny de tipus, subjecta al manteniment del compliment dels requisits exigits per a la seva expedició o registre respectivament i, si escau, el compliment dels requisits per al manteniment de l'aeronavegabilitat. Així mateix, s'estableixen els requisits per a la introducció de canvis en el disseny de les aeronaus que disposin d'un certificat de tipus restringit o d'una declaració de compliment del disseny registrada.

En el capítol IV es regula la certificació de l'aeronavegabilitat de les aeronaus ja produïdes. Fins ara només s'admetia l'expedició d'un certificat d'aeronavegabilitat restringit per a les aeronaus ultralleugeres motoritzades el disseny de les quals disposi d'un certificat de tipus restringit aprovat prèviament per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria. Amb aquesta regulació, aquests certificats d'aeronavegabilitat restringits es poden expedir també partint d'una declaració de compliment del disseny registrada per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, o bé partint d'un certificat de tipus restringit vàlid expedit per qualsevol autoritat aeronàutica de l'Espai Econòmic Europeu; o bé partint d'un certificat de tipus restringit vàlid expedit per qualsevol autoritat aeronàutica d'un tercer país amb un sistema de certificació del disseny de tipus que garanteixi uns nivells de seguretat d'explotació equivalents als que estableix aquest Reial decret, i prèviament s'hagi reconegut aquesta equivalència mitjançant una resolució de l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

Adicionalment, es considera la possibilitat d'obtenir una autorització de vol en els casos en què una aeronau ULM no pugui disposar d'un certificat d'aeronavegabilitat restringit o que, si en disposa, no compleixi alguna de les seves condicions, sempre que es demostrï que és capaç de volar de manera segura sota determinades condicions i amb propòsits específics.

Per tancar el capítol, es recullen les condicions per modificar les aeronaus ultralleugeres motoritzades, les quals, segons el cas, han de ser o bé registrades pel particular o bé autoritzades prèviament per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

Després de reconèixer-se d'alguna de les formes exposades l'aeronavegabilitat del disseny de tipus, i després d'expedir-se el certificat d'aeronavegabilitat restringit o l'autorització de vol a l'aeronau ultralleugera motoritzada corresponent, per seguretat pública, tant de l'explotació de l'aeronau com de les persones i dels béns subjacents, cal condicionar l'explotació d'aquesta al manteniment efectiu de la seva aeronavegabilitat. Per fer-ho, en el capítol V s'especifica qui té la responsabilitat del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat, la qual pot correspondre a la persona titular del dret de propietat de l'aeronau, com fins ara, o bé a una altra persona a qui es permeti l'explotació d'aquesta aeronau sota qualsevol títol jurídic; així mateix, es regulen les tasques necessàries per al manteniment de l'aeronavegabilitat i els requisits per dur a terme l'execució del manteniment, i s'estableix l'obligatorietat de disposar d'un programa de manteniment i un contingut mínim per a aquest.

Com a novetat respecte al règim anterior en matèria de manteniment de l'aeronavegabilitat, es preveu que s'expedeixi, juntament amb l'expedició del certificat d'aeronavegabilitat restringit, un certificat de revisió de l'aeronavegabilitat, sense el qual no és vàlid el certificat d'aeronavegabilitat restringit. La validesa del certificat de revisió de l'aeronavegabilitat és limitada en el temps, però la pot renovar el responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat mitjançant la presentació d'una «declaració de manteniment de l'aeronavegabilitat», per la qual manifesti, sota la seva responsabilitat, que ha fet les tasques necessàries per al manteniment de l'aeronavegabilitat que recull aquest Reial decret i que ha fet una comprovació física de l'aeronau, de manera que ha verificat de forma satisfactòria que aquesta s'ajusta al seu certificat de tipus restringit o a una declaració de compliment del disseny registrada.

Seguint la pràctica europea i internacional, en el capítol VI es regulen les directives d'aeronavegabilitat, les quals poden ser adoptades per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per a les aeronaus ultralleugeres motoritzades davant l'evidència de defectes en una aeronau susceptibles d'afectar-ne d'altres de fabricades de conformitat amb el mateix certificat de tipus restringit o declaració de compliment del disseny registrada, a fi i efecte d'esmenar-se i de garantir els estàndards exigibles en matèria de seguretat d'explotació.

En el capítol VII es recullen disposicions comunes sobre procediment administratiu, que, en allò que no preveu el Reial decret, és aplicable el que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. Es recullen també especialitats en la supervisió de les organitzacions i titulars d'una declaració de compliment del disseny registrada, així com una referència al règim sancionador aplicable que preveu la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

Finalment, es recullen les disposicions addicionals, transitòries, la derogatòria i les finals. Entre aquestes cal destacar la disposició transitòria primera, per la qual s'acompleix el que preveu la disposició transitòria primera del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, que estableix un període transitori de validesa dels certificats d'aeronavegabilitat restringits amb excés de pes en buit, així com les formes d'adaptació al pes en buit límit; la disposició derogatòria, per la qual es deroga l'Ordre de 14 de novembre de 1988, per la qual s'estableixen els requisits d'aeronavegabilitat per a les aeronaus ultralleugeres motoritzades, i la disposició final primera, per la qual es fan modificacions puntuals en el Reglament per a la construcció d'aeronaus per aficionats, aprovat mitjançant l'Ordre de 31 de maig de 1982, així com sobre l'Ordre esmentada.

Aquest Reial decret s'ajusta als principis de bona regulació que estableix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

S'ajusta al principi de necessitat en estar motivada en la salvaguarda de la seguretat d'explotació d'aquestes aeronaus i de la circulació aèria general, la qual és una accepció de la seguretat aèria i que, al seu torn, es justifica en la raó d'interès general de la seguretat pública, tant de les persones a bord de les aeronaus objecte d'aquest Reial decret com de les persones i els béns subjacents. Addicionalment, aquest Reial decret té

la seva raó de ser en diverses recomanacions de seguretat de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil.

Es respecta el principi d'eficàcia per tal com els fins perseguits per la norma s'assoleixen mitjançant aquesta regulació. En particular, s'incrementa la seguretat d'explotació en la utilització de les aeronaus ultralleugeres motoritzades i es facilita l'expedició de certificats d'aeronavegabilitat restringits per a aeronaus amb certificats de tipus emesos per autoritats aeronàutiques estrangeres, així com la seva importació.

Es respecta el principi de seguretat jurídica, per ser coherent amb la normativa nacional, en particular amb el que preveu el capítol VI de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, i el Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, partint de les aeronaus ultralleugeres motoritzades incloses en l'àmbit d'aplicació d'aquest últim, però regulant una matèria, l'aeronavegabilitat inicial i continuada, de què no s'ha tractat de manera específica en aquest Reial decret. Així mateix, és coherent amb la normativa de la Unió Europea, l'àmbit de la qual no envaeix, alhora que es deroga expressament l'Ordre de 14 de novembre de 1988, a la qual substitueix.

En consideració als principis de proporcionalitat i eficiència, el Reial decret es limita a establir les disposicions indispensables per complir les necessitats detectades en matèria de seguretat d'explotació i de seguretat aèria; en particular regulant, d'una banda, un règim especial i normativament menys exigent respecte a l'aeronavegabilitat inicial i continuada de les aeronaus ultralleugeres motoritzades que, incloses en l'àmbit d'aplicació del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, tinguin un pes en buit (excloent-ne el paracaigudes balístic) que no superi els 120 quilograms, i, de l'altra, cercant la proporcionalitat amb la regulació de la Unió Europea sobre la mateixa matèria, la Part 21 Light, considerant la possibilitat d'acreditar l'aeronavegabilitat d'aquestes aeronaus mitjançant una «declaració de compliment del disseny» registrada per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i establint un règim declaratiu per al manteniment de l'aeronavegabilitat de les aeronaus ultralleugeres motoritzades. Així mateix, es té en compte l'ús eficient dels recursos públics, sense que comporti cap increment de dotacions, retribucions o altres despeses de personal.

Finalment, observant el principi de transparència, s'han definit clarament l'objecte i l'àmbit d'aplicació, i alhora s'ha possibilitat la participació dels seus destinataris mitjançant consultes, la informació pública i l'audiència del sector.

En l'elaboració d'aquest Reial decret s'ha permès la participació de les comunitats autònomes i de les entitats locals tant en el tràmit de consulta pública prèvia com en el d'informació pública; s'han recollit els informes del Ministeri de Defensa, del llavors Ministeri de Justícia, del llavors Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme, i del llavors Ministeri de Política Territorial, tots aquests sense observacions; ha estat sotmès al procediment que preveu la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlament Europeu i del Consell, de 9 de setembre de 2015, per la qual s'estableix un procediment d'informació en matèria de reglamentacions tècniques i de regles relatives als serveis de la societat de la informació, i el Reial decret 1337/1999, de 31 de juliol, pel qual es regula la remissió d'informació en matèria de normes i reglamentacions tècniques i reglaments relatius als serveis de la societat de la informació; ha estat objecte d'informe per la Secretaria General Tècnica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible; s'ha recollit l'informe de l'Oficina de Coordinació i Qualitat Normativa del Ministeri de la Presidència, Justícia i Relacions amb les Corts; s'ha recollit l'aprovació prèvia del Ministeri per a la Transformació Digital i de la Funció Pública, la qual ha estat concedida, i finalment ha estat objecte de dictamen pel Consell d'Estat (Dictamen núm. 1799/2024).

Aquest Reial decret es dicta en l'exercici de les competències exclusives de l'Estat en matèria de control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri i matriculació d'aeronaus, de conformitat amb el que preveu l'article 149.1.20a de la Constitució, i en virtut de l'habilitació normativa que preveu la disposició final quarta de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, amb l'aprovació prèvia del ministre per a la Transformació Digital i de la Funció Pública,

d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 25 de febrer de 2025,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte i àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reial decret té per objecte establir el règim aplicable a l'aeronavegabilitat, tant inicial com continuada, de les aeronaus ultralleugeres motoritzades (d'ara endavant, «aeronaus» o «aeronaus ULM»).

2. Aquest Reial decret és aplicable al disseny, la fabricació i la utilització en els aspectes relacionats amb l'aeronavegabilitat dels aerodines motoritzats civils inclosos en alguna de les categories que estableix l'article 1, apartat 2, del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, pel qual es regula l'ús d'aeronaus motoritzades ultralleugeres (ULM), i excloent-ne els que preveu l'article 2.

3. No obstant això, cal aplicar el règim especial simplificat següent als avions ULM dels de la «Categoria A» que recull l'article 1, apartat 2, del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, que no presentin característiques de disseny innovadores o inusuals, és a dir, les que no estiguin cobertes per especificacions de certificació o estàndards de la indústria prèviament reconeguts a través de mitjans acceptables de compliment per l'òrgan competent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, i que tinguin un pes en buit (excloent-ne el paracaigudes balístic) que no superi els 120 quilograms i siguin monoplaques:

a) Amb relació a l'aeronavegabilitat del disseny de tipus, no els és aplicable la secció 2a del capítol III, per la qual cosa no poden obtenir un certificat de tipus restringit, sinó que només poden acreditar l'aeronavegabilitat del disseny registrant una declaració de compliment del disseny de conformitat amb la secció 3a del capítol III i amb l'excepció que no els són aplicables els apartats 6 i 7 de l'article 25.

b) Les modificacions de la declaració del compliment del disseny considerades menors segons la classificació de l'article 24 (al qual es remet l'article 27, apartat 2) es poden comunicar mitjançant una declaració de compliment del canvi adreçada a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pel titular de la declaració de compliment de disseny o bé pel responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau.

c) Les modificacions de la declaració del compliment del disseny considerades majors segons la classificació de l'article 24 (al qual es remet l'article 27, apartat 2) no les registra l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, sinó que les ha d'aprovar el titular de la declaració de compliment de disseny, qui s'ha d'assegurar que el disseny continua complint les especificacions tècniques detallades aplicables a l'aeronau, i que aquesta no presenta característiques que facin insegur el seu ús.

d) Els certificats de revisió de l'aeronavegabilitat disposen d'una validesa de cinc anys.

Article 2. *Definicions.*

A l'efecte d'aquest Reial decret, són aplicables les definicions següents:

a) «Autorització de vol»: certificat d'aeronavegabilitat especial emès per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pel qual es permet l'explotació d'una aeronau que no tingui conformitat o que no hagi demostrat tenir conformitat amb els requisits

d'aeronavegabilitat aplicables, però que sigui capaç de volar de manera segura en unes condicions determinades i amb uns propòsits definits abans de l'execució del vol.

b) «Bases de certificació»: conjunt de requisits tècnics establerts per l'autoritat aeronàutica d'aviació competent per decidir sobre l'acceptació del disseny d'un model d'aeronau denominat «tipus». Estan constituïdes per especificacions de certificació aplicables a un tipus concret d'aeronau i, en cas que no sigui possible complir algun requisit dels que estableixen aquestes especificacions, les condicions especials que estableix l'autoritat aeronàutica per a aspectes que no estiguin coberts adequadament o per a verificacions de seguretat equivalents que garanteixin un nivell de seguretat similar.

c) «Butlletins de servei»: document utilitzat per l'organització de producció o el fabricant d'una aeronau, motor o component per notificar a les operadores instruccions per a la implementació de modificacions o canvis de disseny, així com per notificar comprovacions que calgui fer en aeronaus en servei.

d) «Certificat d'aeronavegabilitat restringit»: document expedit per una autoritat aeronàutica mitjançant el qual es declara que s'ha acreditat que l'aeronau s'ajusta a un certificat de tipus restringit, una declaració de compliment del disseny registrada per l'autoritat aeronàutica competent o documents equivalents, i que és apta per funcionar de manera segura, amb les restriccions a l'explotació que pugui incloure.

e) «Certificat de tipus restringit»: document expedit per una autoritat aeronàutica per definir el disseny d'un model, o família de models d'una aeronau, un motor o una hèlix i certificar que aquest disseny satisfà els requisits pertinents d'aeronavegabilitat que s'exigeixen en l'estat d'aquesta autoritat.

f) «Declaració de capacitat de disseny»: document en què una organització de disseny manifesta, sota la seva responsabilitat, que compleix els requisits de capacitat que estableix aquest Reial decret i els procediments que estableixen els seus manuals de disseny.

g) «Declaració de capacitat de producció»: document en què una organització de producció o fabricant manifesta, sota la seva responsabilitat, que compleix els requisits de capacitat que estableix aquest Reial decret i els procediments que estableixen els seus manuals de producció.

h) «Declaració de compliment del disseny»: document en què una persona física o jurídica manifesta, sota la seva responsabilitat, que el disseny de tipus inclòs en aquesta declaració compleix els requisits d'aeronavegabilitat que estableix aquest Reial decret i fa referència a la documentació que així ho acredita.

A l'efecte d'aquest Reial decret, les declaracions de compliment del disseny es consideren un document equivalent al certificat de tipus restringit, una vegada hagin estat registrades per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i aquesta hagi notificat aquest registre a l'interessat.

i) «Directiva d'aeronavegabilitat»: document emès per una autoritat d'aviació civil que estableix mesures que s'han d'adoptar en les aeronaus afectades per una situació d'inseguretat d'explotació especificada en aquest document a l'efecte de recuperar un nivell de seguretat d'explotació acceptable, el qual es veu compromès, quan s'hagin presentat evidències que, d'altra manera, el nivell de seguretat d'explotació de l'aeronau es podria veure afectat.

j) «Disseny de tipus»: concepció original d'una aeronau determinada, incloent-hi la seva definició completa, els plans i les especificacions, les instruccions per a la seva producció, el manteniment i l'ús, amb la possibilitat d'incloure opcions, variants i fins i tot models diferents.

k) «Especificacions de certificació»: conjunt de requisits tècnics publicats per diferents autoritats d'aviació civil aplicables a una categoria específica de productes aeronàutics i que són el mitjà per complir els requisits essencials de l'annex.

l) «Full de dades»: document que inclou informació tècnica general i dades sobre un disseny de tipus concret, com ara titular, organització de producció o fabricant, document de definició, models o variants inclosos, dimensions, pesos, limitacions, model

de motor i hèlix, combustible, capacitats, bases de certificació, referències de manuals de vol i de manteniment, tripulants i altres dades tècniques rellevants.

m) «Llicència d'estació d'aeronau»: document expedit per l'autoritat competent pel qual s'autoritza l'ús dels equips radiotransmissors instal·lats en l'aeronau i en el qual s'indiquen els equips emissors o transmissors de què disposi l'aeronau.

n) «Manteniment de l'aeronavegabilitat»: conjunt de processos mitjançant els quals les aeronaus, els motors, les hèlixs i els components acrediten el compliment dels requisits d'aeronavegabilitat aplicables a cada model d'aeronau i, així mateix, romanen en condicions per pilotar-la de manera segura durant la seva vida útil.

o) «Manteniment prevol»: tasques específiques de manteniment que s'hagin de fer abans del vol per instruccions de l'organització de producció o fabricant o directives d'aeronavegabilitat i que no entrin dins la revisió general prevol.

p) «Pes en buit»: pes de l'aeronau totalment acabada i amb tot el seu equip, sense el combustible utilitzable, però incloent-hi el combustible no consumible i la màxima quantitat d'oli lubricant, líquid refrigerant i fluids de sistemes hidràulics, si en disposa.

q) «Organització de disseny»: organització dedicada al disseny d'aeronaus.

r) «Organització de producció» o «fabricant»: organització dedicada a la fabricació en sèrie d'aeronaus, sigui mitjançant disseny propi o de tercers de què disposi.

CAPÍTOL II

Requisits i obligacions de les organitzacions d'aeronavegabilitat inicial i dels titulars d'una declaració de compliment del disseny registrada

Secció 1a. Organitzacions de disseny

Article 3. Requisits i obligacions de les organitzacions de disseny.

Per poder ser titulars d'un certificat de tipus restringit per a aeronaus ULM de les incloses en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret, les organitzacions de disseny han de complir les disposicions d'aquesta secció.

Article 4. Manual de disseny.

1. L'organització de disseny ha de disposar d'un manual de disseny que ha de contenir, bé directament o per referències, almenys, la informació següent:

a) Una descripció de la seva estructura organitzativa i de la del personal responsable de garantir que l'organització compleixi els requisits d'aquesta secció.

b) Una descripció dels procediments de disseny.

c) Una descripció del sistema de gestió del disseny que estableix l'article 5.

d) Una descripció dels recursos de l'organització que estableix l'article 6, tant materials com humans, incloent-hi les seves qualificacions i experiència, així com els de les organitzacions contractades; i

e) Una descripció de l'abast de les activitats de disseny que inclogui, com a mínim, la identificació dels tipus de treball de disseny, les categories de productes per als quals es fan activitats de disseny, les funcions i els deures que fa l'organització respecte a l'aeronavegabilitat dels seus productes, les activitats contractades i la coordinació amb la producció.

2. El manual de disseny s'ha de mantenir actualitzat i a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria quan aquesta el sol·liciti.

Article 5. *Sistema de gestió del disseny.*

1. L'organització de disseny ha de disposar d'un sistema de gestió del disseny amb una rendició de comptes clara i línies de responsabilitat en tota l'organització que:

a) Es correspongui amb la naturalesa i la complexitat de les seves activitats, així com amb la mida de l'organització, i tingui en compte els riscos associats inherents a aquestes activitats.

b) S'estableixi sota la responsabilitat d'una única persona designada com a titular de la direcció de disseny de l'organització de conformitat amb l'article 6, apartat 1.

2. Com a part del sistema de gestió del disseny, l'organització ha d'establir mitjans per proporcionar garanties de disseny mitjançant l'establiment, la implementació i el manteniment d'un sistema d'assegurament del disseny per al control i la supervisió del disseny, i dels canvis i les reparacions al disseny dels productes. Aquest sistema ha de complir el següent:

a) Incloure una funció responsable d'assegurar i verificar que el disseny de les aeronaus o el disseny dels seus canvis i reparacions compleixen les bases de certificació de tipus aplicables.

b) Especificar la manera com el sistema d'assegurament del disseny dona compte de l'acceptabilitat de les parts que es dissenyen o de les tasques que fan els socis o els subcontractistes d'acord amb mètodes que siguin objecte de procediments escrits.

3. L'organització ha d'establir i mantenir actualitzats processos i procediments que assegurin la conformitat del disseny dels productes amb les bases de certificació de tipus aplicables.

4. L'organització ha de disposar de proves documentals del seu sistema de gestió del disseny i que aquest s'ajusta a allò que exigeix aquest article. En particular, ha de disposar de proves documentals dels processos i procediments que assegurin la conformitat del disseny dels productes amb les bases de certificació de tipus aplicable. La documentació s'ha de posar a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria quan aquesta la sol·liciti.

Article 6. *Recursos de l'organització de disseny.*

1. L'organització ha de designar una persona titular de la direcció de disseny de l'organització amb l'autoritat per garantir que, dins l'organització, totes les activitats de disseny es facin d'acord amb les normes establertes i que el disseny compleix contínuament els requisits del sistema de gestió del disseny.

2. El titular de la direcció de disseny de l'organització ha de designar i identificar el personal clau, dins l'organització, responsable del següent:

a) Assegurar que el disseny dels productes i el disseny dels canvis i les reparacions compleixen les bases de certificació de tipus aplicable; i

b) Una altra persona o grup de persones (depenent de la mida de l'organització) que siguin necessàries per assegurar que l'organització compleix els requisits d'aquesta secció.

3. La persona o el grup de persones identificades en l'apartat anterior han de tenir:

a) Una dependència directa del titular de la direcció de disseny de l'organització i accés directe a ell.

b) L'experiència i el coneixement adequats per complir les responsabilitats assignades.

4. L'organització s'ha d'assegurar que:
- a) Disposa de personal suficient i amb experiència adequada, i amb l'autoritat adequada per poder desenvolupar les responsabilitats assignades.
 - b) Disposa d'instal·lacions i equips adequats per permetre al personal aconseguir que els productes dissenyats compleixin els requisits d'aeronavegabilitat.
 - c) Hi ha una coordinació completa i eficient dins l'organització respecte a l'aeronavegabilitat.

Article 7. *Obligacions de les organitzacions de disseny.*

L'organització de disseny titular d'un certificat de tipus restringit ha de:

- a) Treballar d'acord amb les pràctiques, els processos i els procediments definits en el seu manual de disseny.
- b) Determinar que el disseny dels productes, incloent-hi els canvis i les reparacions, no té característiques insegures i compleix les bases de certificació de tipus aplicables.
- c) Tenir un sistema per recopilar, investigar i analitzar dades relatives a avaries, fallades de funcionament, defectes o altres successos que causin o puguin causar efectes adversos en el manteniment de l'aeronavegabilitat de l'aeronau. La informació obtinguda d'aquest sistema s'ha de posar a disposició de tots els titulars del dret de propietat o els operadors coneguts del producte, component o equip.
- d) Comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria qualsevol avaria, fallada de funcionament, defecte o altres successos que arribin al seu coneixement relacionats amb un producte, component o equip inclòs en el disseny de tipus o canvi significatiu de què sigui titular i que hagi provocat o pugui provocar una situació d'inseguretat, la qual s'ha de comunicar com més aviat millor, i en cap cas 72 hores després d'haver-se detectat la possible situació d'inseguretat, llevat que ho impedeixin circumstàncies excepcionals.
- e) Investigar les causes d'una deficiència de disseny, així com informar l'Agència Estatal de Seguretat Aèria dels resultats de la seva investigació i de qualsevol mesura que prengui o proposi prendre per corregir aquesta deficiència.
- f) Elaborar, mantenir i actualitzar totes les instruccions i els procediments d'explotació i manteniment que requereixen les bases de certificació i que contenen, si escau, els manuals d'ús, explotació i manteniment aplicables, així com posar aquesta informació a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria quan aquesta ho requereixi.
- g) Facilitar, a qui adquireixi la propietat d'una aeronau produïda segons el seu certificat de tipus restringit, totes les instruccions i els procediments necessaris per explotar-la i per mantenir-ne l'aeronavegabilitat.
- h) Posar a disposició de qualsevol operador conegut les actualitzacions o modificacions de les instruccions i els procediments necessaris per al manteniment de l'aeronavegabilitat de l'aeronau.
- i) En cas que l'aeronau sigui fabricada, o necessiti tasques de muntatge, per una altra organització diferent del titular del certificat de tipus restringit, s'ha d'assegurar que aquesta organització disposa de les dades necessàries, els mitjans materials i humans per fer aquestes tasques de muntatge, de manera que cada aeronau acabada és conforme amb les dades del seu disseny de tipus i és segura per ser explotada i, per tant, aeronavegable.
- j) Facilitar l'accés al personal inspector de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per dur a terme les inspeccions a fi de determinar el compliment continuat dels requisits aplicables, de conformitat amb la legislació vigent i sempre d'acord amb la inviolabilitat del domicili consagrada en l'article 18, apartat 2, de la Constitució a les seves instal·lacions, registres i documentació, així com garantir l'accés a les instal·lacions, als registres i a la documentació de les persones o les organitzacions contractades.
- k) Conservar i mantenir a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria tota la informació i els registres corresponents a la demostració de compliment del disseny i la

capacitat de l'organització, durant, almenys, el temps que una aeronau del tipus romanguí en el Registre de matrícula d'aeronaus d'Espanya.

l) Comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria sense demora injustificada:

1r. Qualsevol canvi en la informació continguda en la declaració de capacitat de disseny;

2n. Els canvis en el sistema de gestió del disseny que siguin importants per demostrar la conformitat o les característiques d'aeronavegabilitat de l'aeronau;

3r. El cessament de qualsevol activitat coberta per una declaració de capacitat de disseny.

Secció 2a. Organitzacions de producció

Article 8. *Requisits i obligacions de les organitzacions de producció o fabricants.*

Per a la fabricació en sèrie d'aeronaus ULM de les incloses en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret, les organitzacions de producció o els fabricants inclosos com a tal en un certificat de tipus restringit o en una declaració de compliment del disseny del tipus registrada han de complir les disposicions d'aquesta secció.

Article 9. *Manual de producció.*

1. L'organització de producció ha de disposar d'un manual de producció que ha de contenir, bé directament o per referències, almenys, la informació següent:

a) Una descripció de la seva estructura organitzativa i de la del personal responsable de garantir que l'organització compleixi els requisits d'aquesta secció.

b) Una descripció dels procediments de producció.

c) Una descripció del sistema de gestió de la producció que estableix l'article 10, incloent-hi la descripció del sistema de qualitat que s'indica en l'article esmentat; i

d) Una descripció dels recursos de l'organització de producció que estableix l'article 11, tant materials com humans, incloent-hi les seves qualificacions i experiència, així com els de les organitzacions contractades.

e) Una descripció de l'abast de les activitats de producció que inclogui, com a mínim, la identificació dels tipus de treball de producció, les activitats contractades i la coordinació amb el disseny.

2. El manual de producció s'ha de mantenir actualitzat i a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria quan aquesta ho requereixi.

Article 10. *Sistema de gestió de la producció.*

1. L'organització ha d'establir, implementar i mantenir un sistema de gestió de la producció en el qual es defineixin amb claredat l'assignació de responsabilitats en tota l'organització.

2. L'organització ha de designar una persona titular de la direcció de producció de l'organització, amb prou autoritat dins l'organització, que ha de ser el responsable d'assegurar que l'organització compleixi l'apartat anterior.

3. El sistema de gestió de la producció ha d'incloure mitjans per a la gestió de la qualitat, mitjançant el manteniment d'un sistema de qualitat. Aquest sistema de qualitat ha de permetre a l'organització assegurar que cada aeronau o component produït pel seu propi compte o pels seus socis, o subministrat per tercers o subcontractat a tercers, mostra conformitat amb les dades de disseny aplicables i està en condicions per explotar-se de manera segura.

4. El sistema de qualitat ha de contenir procediments de control per a:

a) l'emissió, l'aprovació o el canvi de documents;

- b) l'avaluació, l'auditoria i el control de proveïdors i subcontractistes;
- c) la verificació que els productes, components, materials i equips rebuts, fins i tot els elements subministrats nous o usats per compradors de productes, compleixen el que especifiquen les dades de disseny aplicables;
- d) la identificació i traçabilitat;
- e) els processos de fabricació;
- f) les inspeccions i els assajos, inclosos els assajos en vol;
- g) el calibratge d'eines, estris i equips d'assaig;
- h) el control de no conformitats;
- i) la coordinació d'aeronavegabilitat amb disseny;
- j) l'emplenament i la conservació de registres;
- k) la formació i la competència del personal;
- l) l'emissió de documents d'aptitud per al vol;
- m) la manipulació, l'emmagatzematge i l'embalatge;
- n) les auditories internes de qualitat i les mesures correctives resultants;
- o) els treballs fets després de la terminació de la producció, però abans de l'entrega, a fi de mantenir l'aeronau en condicions de funcionar amb seguretat;
- p) la tramitació de sol·licituds per emetre autoritzacions de vol.

5. Com a part del sistema de gestió de la producció, l'organització ha d'establir una funció independent per supervisar el compliment dels requisits pertinents i el compliment i l'adequació del sistema de gestió de la producció. Aquest seguiment ha d'incloure un sistema de retroalimentació per a la persona o el grup de persones a què es refereixen els apartats c) i d) de l'article 11 per garantir, segons calgui, accions correctives.

6. Com a part del sistema de gestió de la producció, l'organització ha d'establir i mantenir actualitzats processos i procediments que assegurin que les aeronaus i els components produïts s'ajusten a les dades de disseny aplicables. Quan l'organització no sigui la titular del certificat de tipus restringit, ha d'establir acords amb aquesta per garantir que disposa d'aquestes dades.

7. L'organització ha de disposar de procediments per garantir que les aeronaus acabades de fabricar i encara no posades a disposició d'un altre titular compleixin les instruccions de manteniment aplicables i les condicions d'aeronavegabilitat i, si escau, que s'emet un certificat d'aptitud per al servei per a qualsevol manteniment que s'hagi completat.

8. L'organització ha de disposar de proves documentals del seu sistema de gestió de la producció i que aquest s'ajusta a allò que exigeix aquest article. En particular, ha de disposar de proves documentals dels processos i procediments que assegurin que les aeronaus i els components produïts s'ajusten a les dades de disseny aplicables. La documentació s'ha de posar a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria quan aquesta la sol·liciti.

Article 11. *Recursos de l'organització de producció.*

L'organització de producció s'ha d'assegurar que:

a) Les instal·lacions, les condicions de treball, l'equip i les eines, els processos i els materials associats, el nombre i la competència del personal i l'organització general són adequats per complir les seves obligacions en virtut de l'article 12.

b) S'ha establert un procediment per garantir que les dades de disseny es mantenen actualitzades, s'incorporen correctament en les dades de producció, i aquestes dades es mantenen actualitzades i es posen a disposició de tot el personal que hagi d'accedir-hi per desenvolupar les seves funcions.

c) S'ha designat un titular de la direcció de producció amb autoritat per garantir que, dins l'organització, tota la producció es faci d'acord amb els estàndards requerits i que l'organització compleixi contínuament els requisits del sistema de gestió de la producció.

d) El titular de la direcció de producció ha nomenat una persona o un grup de persones per assegurar que l'organització compleix els requisits d'aquesta secció, i estan identificades, juntament amb l'abast de la seva autoritat. Aquesta persona o aquest grup de persones és responsable davant el titular de la direcció de producció i té accés directe a ell. Han de tenir l'experiència, la formació i els coneixements adequats per complir les seves responsabilitats.

e) S'ha atorgat al personal de tots els nivells l'autoritat adequada per poder complir les responsabilitats assignades i que hi ha una coordinació plena i efectiva dins l'organització de producció declarada respecte a qüestions d'aeronavegabilitat.

f) En cas que per a la finalització de la producció de les aeronaus calgui l'execució de tasques per una persona física o jurídica diferent d'aquella, com ara execució de tasques de reassemblatge després del transport o la instal·lació d'equips opcionals, la persona física o jurídica que faci aquestes tasques ha d'estar autoritzada per fer-ho pel sol·licitant del certificat de tipus restringit i disposar del procediment i dels mitjans necessaris.

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot fer les inspeccions que consideri necessàries a aquesta persona física o jurídica per determinar si disposa dels mitjans humans i materials adequats per dur a terme aquestes tasques. Aquesta persona física o jurídica i, també, l'abast de les tasques que té aprovades s'han d'incloure en el full de dades del certificat de tipus restringit, una vegada aprovat aquest.

Article 12. *Obligacions de les organitzacions de producció.*

L'organització de producció o el fabricant inclòs en un certificat de tipus restringit ha de:

a) Fer l'activitat de producció de les aeronaus objecte del seu certificat de tipus restringit d'acord amb els procediments, les pràctiques i els processos definits en el seu manual de producció, i s'ha d'assegurar que cada aeronau acabada s'ajusta a les dades del seu disseny de tipus i és segura per ser explotada i, per tant, aeronavegable.

b) Comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria les desviacions en producció detectades amb posterioritat a l'entrega, les quals puguin ocasionar una situació d'inseguretat.

c) Col·locar, en un lloc visible de cada aeronau, mitjançant una placa ignífuga marcada de manera indeleble per mitjà de gravat químic, encunyació, estampat o un altre mètode homologat, la identificació de l'aeronau, que ha d'incloure, com a mínim, la informació següent:

- 1r. Nom de l'organització de producció o fabricant de l'aeronau;
- 2n. Designació del model;
- 3r. Codi o número del certificat de tipus restringit, i
- 4t. Número de sèrie.

d) En la producció d'aeronaus noves, i abans de l'emissió de la declaració de conformitat d'aeronau completa a què es refereix l'article 29, apartat 2, lletra a):

1r. L'organització que faci el muntatge s'ha d'assegurar que l'aeronau està en condicions per funcionar de manera segura i que s'ajusta al disseny aprovat en el certificat de tipus restringit.

2n. Fins que es posi a disposició d'un altre titular, l'organització s'ha d'assegurar que l'aeronau es manté en condicions d'aeronavegabilitat i que se'n fa el manteniment, incloses les reparacions necessàries d'acord amb les dades de disseny aplicables.

e) Determinar que cada aeronau acabada ha estat sotmesa al manteniment necessari i està en condicions d'explotar-se de manera segura, abans d'emetre un

certificat d'aptitud per al servei després del manteniment descrit en la lletra d), apartat 2n, d'aquest article.

f) Facilitar al personal inspector de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria l'accés a les seves instal·lacions, als registres i a la documentació, així com a la dels seus subcontractistes, a fi de dur a terme les inspeccions; i

k) Conservar i mantenir a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria tota la informació i els registres corresponents a la demostració de compliment de la producció i la capacitat de l'organització, així com els corresponents a la producció i la inspecció de cada aeronau fabricada durant, almenys, el temps que l'aeronau romangui en el Registre de matrícula d'aeronaus d'Espanya.

h) Comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria sense demora injustificada:

1r. Qualsevol canvi en la informació continguda en la declaració de capacitat de producció.

2n. Els canvis en el sistema de gestió de la producció que siguin importants per demostrar la conformitat o les característiques d'aeronavegabilitat de l'aeronau.

3r. El cessament de qualsevol activitat coberta per la declaració de capacitat de producció.

Secció 3a. Titulars d'una declaració de compliment del disseny registrada

Article 13. Obligacions dels titulars d'una declaració de compliment del disseny registrada.

La persona física o jurídica que adrexi a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria una declaració de compliment del disseny d'acord amb l'article 25 ha de:

a) Determinar que el disseny dels productes, inclosos els canvis i les reparacions, no té característiques insegures i compleix les especificacions tècniques detallades aplicables a l'aeronau, tal com s'estableix en l'article 25 apartat 2.

b) Complir en tot moment els requisits per a les organitzacions de producció que estableix la secció 2a d'aquest capítol.

c) Tenir un sistema per recopilar, investigar i analitzar dades relatives a avaries, errades de funcionament, defectes o altres successos que causin o puguin causar efectes adversos en el manteniment de l'aeronavegabilitat de l'aeronau. La informació sobre aquest sistema s'ha de posar a disposició de tots els titulars del dret de propietat o els operadors coneguts del producte, component o equip.

d) Comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria qualsevol avaria, errada de funcionament, defecte o altres successos que arribin al seu coneixement relacionats amb un producte, component o equip inclòs en la declaració de compliment de disseny i que hagi provocat o pugui provocar una situació d'inseguretat, la qual s'ha de comunicar com més aviat millor, i en cap cas després de 72 hores després d'haver-se detectat la possible situació d'inseguretat, fora que ho impedeixin circumstàncies excepcionals.

e) Investigar les causes d'una deficiència de disseny, així com informar l'Agència Estatal de Seguretat Aèria dels resultats de la seva investigació i de qualsevol mesura que prengui o proposi prendre per corregir aquesta deficiència.

f) Elaborar, mantenir i actualitzar totes les instruccions i els procediments d'explotació i manteniment que requereixen les especificacions tècniques detallades amb què es va declarar el compliment i que contenen, si escau, els manuals d'ús, explotació i manteniment aplicables, així com posar aquesta informació a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria quan aquesta ho requereixi.

g) Facilitar, a qui adquireixi la propietat d'una aeronau produïda segons la declaració de compliment de disseny, totes les instruccions i els procediments necessaris per explotar-la i per mantenir la seva aeronavegabilitat.

h) Posar a disposició de qualsevol operador conegut les actualitzacions o modificacions de les instruccions i els procediments necessaris per al manteniment de l'aeronavegabilitat de l'aeronau.

i) Fer l'activitat de producció de les aeronaus objecte de la declaració de compliment del disseny d'acord amb els procediments, les pràctiques i els processos definits en el seu manual de producció, i s'ha d'assegurar que cada aeronau acabada s'ajusta a les dades del seu disseny de tipus i és segura per ser explotada i, per tant, aeronavegable.

j) Col·locar, en un lloc visible de cada aeronau, mitjançant una placa ignífuga marcada de manera indeleble per mitjà de gravat químic, encunyació, estampat o un altre mètode homologat, la identificació de l'aeronau, que ha d'incloure, com a mínim, la informació següent:

- 1r. Nom de l'organització de producció o fabricant de l'aeronau;
- 2n. Designació del model;
- 3r. Codí o número de la declaració de compliment del disseny, i
- 4t. Número de sèrie.

k) En la producció d'aeronaus noves, i abans de l'emissió de la declaració de conformitat d'aeronau completa a què es refereix l'article 29, apartat 2, lletra a):

1r. L'organització que faci el muntatge s'ha d'assegurar que l'aeronau està en condicions per funcionar de manera segura i que s'ajusta al disseny declarat.

2n. Fins que es posi a disposició d'un altre titular, l'organització o el fabricant s'ha d'assegurar que l'aeronau es manté en condicions d'aeronavegabilitat i que se'n fa el manteniment, incloses les reparacions necessàries d'acord amb les dades de disseny aplicables.

l) Facilitar l'accés al personal inspector de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per dur a terme les inspeccions a fi de determinar el compliment continuat dels requisits aplicables, de conformitat amb la legislació vigent i sempre d'acord amb la inviolabilitat del domicili consagrada en l'article 18, apartat 2, de la Constitució a les seves instal·lacions, registres i documentació, així com garantir l'accés a les instal·lacions, als registres i a la documentació de les persones o les organitzacions contractades.

m) Conservar i mantenir a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria tota la informació i els registres corresponents a la demostració de compliment del disseny i a la producció i inspecció de cada aeronau fabricada durant, almenys, el temps que una aeronau del tipus romanguí en el Registre de matrícula d'aeronaus d'Espanya.

n) Comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria sense demora injustificada el cessament de qualsevol activitat coberta per la declaració de compliment del disseny.

CAPÍTOL III

Aeronavegabilitat del disseny de tipus

Secció 1a. Requisits essencials d'aeronavegabilitat

Article 14. Requisits essencials d'aeronavegabilitat.

Per a l'obtenció d'un certificat de tipus restringit o per al registre d'una declaració de compliment del disseny, el disseny de tipus ha de complir els requisits essencials d'aeronavegabilitat que s'estableixen en l'annex.

El compliment d'aquests s'ha d'acreditar davant l'Agència Estatal de Seguretat Aèria a través del procediment administratiu corresponent, amb les especialitats que es preveuen en aquest Reial decret.

Secció 2a. Certificació del disseny de tipus

Article 15. *Determinació de les bases de certificació aplicables.*

1. En els procediments administratius per a la certificació del disseny de tipus, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria determina les bases de certificació aplicables, integrades per:

a) Les especificacions de certificació que apliquin els requisits essencials d'aeronavegabilitat de l'annex al disseny de tipus:

1r. De manera particularitzada, adaptada al cas concret; o bé

2n. Per referència als adoptats per les autoritats aeronàutiques d'altres estats, declarats prèviament com a mitjans acceptables de compliment mitjançant una resolució de l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

b) Les condicions especials addicionals a les especificacions de certificació per als dissenys de tipus quan:

1r. Presentin característiques innovadores o inusuals respecte a les pràctiques de disseny en què es basen les especificacions de certificació aplicables.

2n. L'ús que es pretén fer de l'aeronau, quan aquest no sigui el convencional; o

3r. L'experiència hagi demostrat que es poden produir situacions insegures en aeronaus o productes similars en servei o amb característiques de disseny similars.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot, excepcionalment i de manera motivada, recollir desviacions dels requisits essencials d'aeronavegabilitat de l'annex sempre que el disseny de tipus ofereixi un nivell de seguretat d'explotació adequat a l'ús de l'aeronau, i ha de considerar:

a) El desplegament tècnic en matèria d'aeronavegabilitat civil en la data en què originalment es va dissenyar l'aeronau; i

b) Els propòsits per als quals s'ha dissenyat de manera específica l'aeronau i el tipus d'explotacions a què es pretén destinar.

Article 16. *Sol·licitud d'un certificat de tipus restringit.*

1. Qualsevol organització de disseny pot sol·licitar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria un certificat de tipus restringit per a una aeronau ULM, utilitzant, si escau, el model posat a disposició dels interessats a través del seu portal d'internet, en què acrediti que aquesta organització de disseny:

a) Compleix els requisits de la secció 1a del capítol II com a organització de disseny, presentant juntament amb la sol·licitud una declaració de capacitat de disseny, de conformitat amb el que preveu l'article 17 i el manual de disseny a què es refereix l'article 4.

b) Compleix els requisits de la secció 2a del capítol II com a organització de producció o fabricant, quan la mateixa organització de disseny actuï a la vegada com a organització de producció o fabricant del model per al qual se sol·licita el certificat, presentant juntament amb la sol·licitud una declaració de capacitat de producció, de conformitat amb l'article 18, i el manual de producció a què es refereix l'article 9, o en cas contrari, que l'organització de disseny té acords amb una organització de producció que actuï com a fabricant del model d'aeronau per a la qual se sol·licita el certificat (o, si aquest fos el cas, per al prototip que cal utilitzar en el procediment de certificació sol·licitat), i que aquesta compleix els requisits de la secció 2a del capítol II, per a la qual cosa l'organització de disseny ha de presentar juntament amb la sol·licitud una declaració de capacitat de producció emplenada i signada per l'organització de producció

que actuï com a fabricant del model d'aeronau per a la qual se sol·licita el certificat, de conformitat amb l'article 18, i el seu manual de producció, a què es refereix l'article 9.

2. A més de la documentació anterior, la sol·licitud ha d'anar acompanyada, com a mínim, amb el següent:

a) Un pla a tres vistes de l'aeronau i de les seves dades bàsiques preliminars, incloses les característiques i les limitacions d'explotació proposades per l'organització de disseny interessada.

b) Les especificacions de certificació que l'organització de disseny proposi aplicar per a l'obtenció del certificat de tipus restringit; a aquest efecte, pot fer ús de les prèviament declarades com a mitjans acceptables de compliment per l'òrgan competent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o d'altres d'adaptades al cas concret, en què s'indiqui si escau les desviacions que consideri necessàries.

Article 17. *Declaració de capacitat de disseny.*

La declaració de capacitat de disseny s'ha d'adreçar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria juntament amb la documentació i la informació següents sobre l'organització de disseny:

- a) la seva denominació social i el nom comercial;
- b) les dades de contacte, l'adreça de la seu social i, en cas que sigui diferent, l'adreça del lloc principal de la seva activitat i, quan correspongui, dels llocs de treball de l'organització;
- c) el nom i les dades de contacte del director o del gerent de l'organització;
- d) l'abast previst dels treballs de disseny, segons s'indica en l'article 4, lletra c);
- e) una declaració signada pel director o pel gerent de l'organització en què confirmi que aquesta:

1r. Té un sistema de gestió del disseny que compleix el que preveu l'article 5 i que està previst mantenir aquest sistema; i

2n. Aplica els processos i els procediments establerts de conformitat amb l'article 5, apartat 3.

Article 18. *Declaració de capacitat de producció.*

La declaració de capacitat de producció s'ha de presentar juntament amb la documentació i la informació següents sobre l'organització de producció:

- a) la seva denominació social i el nom comercial;
- b) les dades de contacte, l'adreça de la seu social i, en cas que sigui diferent, l'adreça del lloc principal de la seva activitat i, quan correspongui, dels llocs de treball de l'organització;
- c) l'àmbit de treball previst;
- d) la data prevista d'inici de la producció;
- e) una declaració signada pel director o pel gerent de l'organització en què confirmi que aquesta:

1r. Té un sistema de gestió de la producció que compleix el que preveu l'article 10 i que està previst mantenir aquest sistema.

2n. Aplica els processos i els procediments establerts de conformitat amb l'article 10, apartat 6.

Article 19. *Aprovació de les bases de certificació.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria, en vista de les especificacions de certificació proposades per l'organització de disseny interessada, n'ha de valorar

l'adequació per acreditar els requisits essencials d'aeronavegabilitat de l'annex, i ha de decidir sobre la seva aprovació o rebuig, o ha d'establir les condicions especials addicionals que puguin ser necessàries per garantir la seguretat en l'explotació, cosa que en conjunt ha de definir les bases de certificació.

2. Les bases de certificació aprovades s'han de notificar a l'organització de disseny interessada.

3. El rebuig de les especificacions de certificació proposades per l'organització de disseny interessada també se li ha de notificar i en aquest cas se li ha d'exigir que proposi altres especificacions de certificació, en un termini d'entre deu dies hàbils i dos mesos, tenint en compte el volum, la naturalesa i les dificultats dels canvis requerits, amb la indicació que, si no ho fa, es considera que ha desistit de la seva sol·licitud.

Article 20. *Aprovació del programa de certificació.*

1. En el termini màxim de tres mesos des de l'endemà del dia en què se li hagin notificat les bases de certificació, l'organització de disseny interessada ha de presentar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria un programa de certificació en què s'especifiquin les verificacions, les proves tècniques, els assajos en vol, els assajos en terra i altres mitjans de compliment, l'execució dels quals proposa per demostrar que compleix les bases de certificació.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria, en vista del programa de certificació proposat per l'organització interessada, ha de decidir si l'aprova o el rebutja en el termini màxim de dos mesos.

3. El programa de certificació aprovat s'ha de notificar a l'organització de disseny interessada.

En cas que calgui durant el procediment de certificació, l'organització de disseny interessada ha d'actualitzar el programa de certificació, sense que aquestes actualitzacions puguin comportar canvis en el contingut d'aquest programa, i ha de comunicar aquestes actualitzacions a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria abans de continuar executant el programa de certificació.

4. El rebuig del programa de certificació proposat per l'organització de disseny interessada també se li ha de notificar i se li ha d'exigir que proposi un altre programa de certificació, amb la indicació que, si no ho fa en el termini màxim de tres mesos, el procediment caduca, amb l'arxivament previ de les actuacions i la resolució de conformitat amb l'article 95 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Article 21. *Execució del programa de certificació i demostració de les bases de certificació.*

1. A partir de l'endemà de la notificació de l'aprovació del programa de certificació per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, l'organització de disseny interessada disposa d'un termini màxim de vint-i-quatre mesos per executar-lo.

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot ampliar aquest termini, a instàncies de l'organització interessada, quan es pugui preveure raonablement que el termini per executar el programa de certificació no es pot complir i que això dona lloc a la denegació del certificat de tipus restringit sol·licitat.

El còmput del termini per resoldre i notificar sobre l'expedició del certificat de tipus restringit queda suspès des de l'endemà de la notificació de l'acceptació del programa de certificació, fins que el sol·licitant entregui a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria la documentació que acrediti la finalització de les actuacions que compregui aquest programa i el seu resultat.

2. El sol·licitant ha de fer totes les verificacions, proves tècniques i assajos necessaris per demostrar que es compleixen les bases de certificació segons el que estableix el programa de certificació.

3. Quan en el programa de certificació es consideri l'execució d'assajos o proves en terra o en vol, l'organització interessada ha de disposar d'un prototip de l'aeronau ULM per a la seva execució i, si escau, de les autoritzacions de vol corresponents.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot fer les inspeccions que consideri necessàries sobre el prototip de l'aeronau ULM, els assajos, les proves i les demostracions de compliment del programa de certificació, així com sobre els recursos i les instal·lacions de l'organització de disseny interessada.

En cas que durant les inspeccions, verificacions, proves tècniques, assajos o proves es constati que l'organització interessada no compleix el que ha declarat en la seva declaració de capacitat de disseny i producció, o que el prototip no compleix algun dels requisits del programa de certificació o que presenta condicions insegures, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria li ho ha de notificar al sol·licitant.

En cas que els incompliments constatats no s'hagin corregit en el termini màxim indicat juntament amb la notificació de l'incompliment, cal denegar la sol·licitud del certificat de tipus restringit.

5. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'acceptar com a evidències de demostració de compliment dels requisits que s'estableixen en les bases de certificació les proves que s'hagin fet davant altres autoritats d'aviació, si queden acreditades les condicions d'assaig i els resultats obtinguts.

6. L'execució del programa de certificació acaba quan l'organització interessada acrediti davant l'Agència Estatal de Seguretat Aèria la finalització de les actuacions que compregui aquest programa i el seu resultat.

Article 22. *Resolució.*

1. Conclosa l'execució del programa de certificació o, si es dona el cas, transcorregut el termini previst per comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria les mesures correctores oportunes, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'adoptar la resolució que correspongui respecte a la sol·licitud.

2. En cas que s'expedeixi el certificat de tipus restringit sol·licitat, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de publicar en el seu portal d'internet el full de dades del certificat de tipus restringit.

Aquest full de dades del certificat de tipus restringit ha de contenir, almenys, les masses màximes autoritzades per al model d'aeronau, sens perjudici que hi figurin altres limitacions addicionals arran dels resultats obtinguts en l'execució del programa de certificació.

Article 23. *Validesa dels certificats de tipus restringits.*

1. Els certificats de tipus restringits expedits per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria s'atorguen amb una durada il·limitada.

2. Els certificats de tipus restringits perden la validesa quan no es compleixin les normes imperatives d'aplicació que els afectin i, en tot cas, per qualsevol de les causes següents:

a) Per deixar de complir els requisits exigits per al seu atorgament, o per fer canvis en el disseny de tipus emparat pel certificat de tipus restringit, sense haver estat comunicats o, quan correspongui, autoritzats per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

b) Per la seva revocació o suspensió, quan hi hagi evidències que no es compleixen els requisits i les obligacions establertes per a l'organització de disseny titular del certificat de tipus restringit.

c) Per renúncia del seu titular.

d) Pel cessament de l'activitat de l'organització de disseny titular del certificat de tipus restringit, que, sens perjudici d'acreditar aquesta circumstància per altres mitjans, en tot cas s'entén produït quan concorri alguna de les circumstàncies següents:

1r. L'organització hagi comunicat formalment a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria el cessament de les seves activitats.

2n. La inexactitud, falsedat o omisió, de caràcter essencial, de qualsevol dada o informació incorporada en la declaració de capacitat de disseny adreçada a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria. Quan estigui afectada només una part de l'activitat, l'organització pot continuar exercint la part de l'activitat no afectada per aquesta inexactitud, falsedat o omisió de caràcter essencial.

Article 24. *Canvis en el certificat de tipus restringit.*

1. Només el titular del certificat de tipus restringit pot introduir canvis al disseny de tipus emparat en un certificat de tipus restringit emès per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

2. Els canvis al disseny de tipus es classifiquen en menors o majors d'acord amb els criteris següents:

a) Es consideren canvis menors els que no tinguin efecte apreciable sobre el pes, el centratge, la resistència estructural, la fiabilitat o les característiques de vol de l'aeronau.

b) Els altres canvis es consideren majors, llevat que l'Agència Estatal de Seguretat Aèria consideri que el canvi en el disseny, en la planta de potència, en l'empenyiment o el pes és prou extensiu per ser considerat un nou disseny de tipus, subjecte a la seva corresponent certificació de tipus.

3. Els canvis menors en el disseny de tipus s'han de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria amb caràcter previ a la seva implementació en aeronaus ULM incloses en el Registre de matrícula d'aeronaus civils d'Espanya.

4. Els canvis majors en el disseny de tipus estan sotmesos a l'aprovació prèvia de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

En aquests casos, el titular del disseny de tipus ha de seguir el procediment establert per a l'obtenció d'un certificat de tipus restringit, encara que limitant-se únicament als aspectes afectats pel canvi. Es poden admetre com a bases de certificació per al canvi les utilitzades per al disseny de tipus original.

5. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de publicar en el seu portal d'internet els canvis en el disseny de tipus que hagi comunicat o aprovat.

Secció 3a. *Registre d'una declaració de compliment del disseny*

Article 25. *Declaracions de compliment del disseny.*

1. Qualsevol persona física o jurídica establerta a l'Espai Econòmic Europeu que dissenyi i pretengui fabricar en sèrie un avió ULM dels de la «Categoria A» recollida en l'article 1, apartat 2, del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, i que no presenti característiques de disseny innovadores o inusuals, és a dir, les que no estiguin cobertes per especificacions de certificació o estàndards de la indústria prèviament recollits com a mitjans acceptables de compliment per l'òrgan competent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, pot declarar el compliment del disseny d'un tipus per a aquesta aeronau, el registre de la qual la fa vàlida per a l'emissió dels certificats d'aeronavegabilitat restringits dels avions ULM del tipus produïts en sèrie.

El règim de la declaració del compliment del disseny no és aplicable als helicòpters i autogirs ULM de les categories B i C respectivament de l'article 1, apartat 2, del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre.

La mera presentació de la declaració de compliment del disseny no permet a l'interessat exercir un dret ni començar cap activitat, sinó que requereix en última instància el registre d'aquesta declaració per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i la seva posterior notificació a l'interessat, moment a partir del qual la declaració de compliment del disseny és vàlida.

2. L'interessat ha de demostrar el compliment del disseny de l'aeronau amb especificacions tècniques detallades aplicables a l'aeronau i efectives en el moment de la declaració. Aquestes especificacions poden ser:

- a) Especificacions de certificació a què es refereix l'article 15; o
- b) Estàndards tècnics desenvolupats per organismes de certificació o altres organismes de la indústria declarats com a mitjans acceptables de compliment a aquest efecte per l'òrgan competent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

3. Abans d'iniciar la producció d'una aeronau, s'ha de presentar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, si escau, en el model posat a disposició dels interessats a través del seu portal d'internet, la declaració de compliment del disseny, que ha de contenir, almenys:

- a) la denominació social o el nom de la persona que presenta la declaració, així com el nom comercial, si escau;
- b) la seva direcció o seu social;
- c) una referència única per identificar el disseny de tipus;
- d) les especificacions de certificació o els estàndards tècnics amb què es declara el compliment del disseny;
- e) la confirmació signada per l'interessat, i sota la seva responsabilitat, que el disseny de l'aeronau, incloent-hi el motor i l'hèlix, compleix les especificacions de certificació o estàndards tècnics aplicables d'acord amb el pla de demostració de compliment indicat en l'apartat 4, lletra b);
- f) la confirmació signada per l'interessat, i sota la seva única responsabilitat, que no s'han identificat aspectes o característiques que puguin fer insegura l'aeronau;
- g) un compromís signat pel declarant en què assumeix les obligacions que estableix l'article 13 sobre obligacions dels declarants de titulars d'una declaració de compliment del disseny registrada;
- h) una referència a les instruccions per a l'aeronavegabilitat continuada o el manteniment de l'aeronavegabilitat;
- i) totes les condicions i limitacions prescrites per a l'aeronau; i
- j) una referència al full de dades indicat en l'apartat 4.

4. Juntament amb la declaració de compliment del disseny, cal presentar la documentació següent:

- a) el full de dades en què es recullen totes les característiques, limitacions i instruccions per al seu manteniment i ús;
- b) les dades del disseny de tipus, incloent-hi plans, especificacions, materials, processos de fabricació emprats i equips instal·lats, que permetin definir la configuració i les característiques de disseny de l'aeronau;
- c) el pla de demostració de compliment, en què es detallin els mitjans pels quals s'ha demostrat el compliment amb els requisits d'aeronavegabilitat que s'indiquen en l'apartat 2;
- d) els informes justificatius, inclosos els resultats d'assajos que correspongui, que demostrin el compliment amb aquests requisits. S'ha de justificar que les mostres assajades eren representatives, en forma, material i mètode de producció, de les dades de disseny i que els equips de mesura utilitzats en els assajos eren adequats per a aquests i estaven calibrats adequadament;
- e) el manual de vol;

f) el manual del manteniment, incloses les instruccions per a l'aeronavegabilitat continuada.

5. Els vols de prova han d'incloure un període d'explotació en la configuració final d'una durada suficient per assegurar que l'aeronau no presenta característiques que facin que sigui insegur utilitzar-la.

6. Una vegada presentada la declaració, l'interessat ha d'acordar amb l'Agència Estatal de Seguretat Aèria que aquesta dugui a terme la inspecció física i la supervisió de les proves de vol per a la primera aeronau en la configuració final per assegurar que es pot assolir un nivell acceptable de seguretat d'explotació.

7. Si l'Agència Estatal de Seguretat Aèria troba evidències, en la declaració o durant les comprovacions indicades en els apartats 5 i 6, que l'aeronau pugui ser incapaç de proporcionar un vol segur, ha de notificar a l'interessat les corresponents desviacions, que, si no es corregeixen, comporten la denegació del registre de la declaració.

8. Si es compleix el que estableixen:

- a) els apartats 2 a 6, tots dos inclosos, o
- b) els apartats 2 a 4, tots dos inclosos, en cas que sigui aplicable el règim especial simplificat de l'article 1, apartat 3;

I no hi ha discrepàncies pendents de corregir, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de registrar la declaració de compliment del disseny, ho ha de notificar a l'interessat i ha de publicar el full de dades, com a dades de disseny vàlides per a l'emissió d'un certificat d'aeronavegabilitat restringit.

Article 26. *Validesa de les declaracions de compliment del disseny.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de registrar les declaracions de compliment del disseny amb una durada il·limitada.

2. Les declaracions de compliment del disseny perden la validesa quan s'incompleixin normes imperatives d'aplicació a aquesta, i en tot cas, per qualsevol de les causes següents:

a) Per deixar de complir els requisits exigits per al seu registre, o per fer canvis en el disseny de tipus emparat per la declaració de compliment del disseny, sense haver estat comunicats o, quan correspongui, autoritzats per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

b) Per revocació o suspensió del registre de la declaració quan hi hagi evidències que no es compleixen els requisits i les obligacions establertes per al titular de la declaració de compliment del disseny registrada.

c) Per renúncia del seu titular.

d) Per la inexactitud, falsedat o omissió, de caràcter essencial, de qualsevol dada o informació que s'incorpori en la declaració de compliment del disseny, o la no presentació davant l'Agència Estatal de Seguretat Aèria de la documentació que, si s'escau, sigui requerida per acreditar el compliment del declarat.

e) Per cessament d'activitat del titular de la declaració de compliment del disseny registrada, que, sens perjudici d'acreditar aquesta circumstància per altres mitjans, en tot cas s'entén produït quan aquell ho comuniqui formalment a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

3. No es pot transferir una declaració de compliment del disseny.

4. Una persona física o jurídica que pretengui assumir el disseny d'una aeronau per a la qual prèviament s'ha presentat una declaració de compliment del disseny ha de:

- a) presentar una nova declaració de compliment del disseny, i
- b) demostrar que l'anterior titular de la declaració de compliment del disseny registrada ha cessat la seva activitat o que ha transferit les dades de disseny.

Article 27. *Canvis en el disseny per a les declaracions de compliment del disseny.*

1. Només el titular d'una declaració de compliment del disseny registrada pot introduir canvis al disseny.

2. Els canvis al disseny declarat es classifiquen en menors o majors amb el mateix criteri que s'indica en l'article 24.

3. Abans d'instal·lar o incorporar un canvi menor al disseny d'una aeronau per a la qual s'ha declarat el compliment del disseny, el titular ha d'adreçar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, si escau, en el model posat a disposició dels interessats a través del seu portal d'internet, una declaració de compliment del canvi amb les especificacions tècniques detallades recollides en la declaració de compliment del disseny, o amb les especificades per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria com a mitjans acceptables de compliment en la data de presentació de la declaració de compliment del canvi al disseny.

4. En el cas dels canvis menors, el declarant ha de:

a) Mantenir un registre de les declaracions i proporcionar-les a requeriment de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

b) Conservar tota la documentació avalada per la declaració i proporcionar-la a requeriment de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

c) Assumir les mateixes obligacions sobre els canvis com a titular d'una declaració de compliment del disseny registrada.

5. Abans d'instal·lar o incorporar un canvi major al disseny d'una aeronau per a la qual s'ha declarat el compliment del disseny, cal presentar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria una declaració de compliment de disseny per al canvi, com si es tractés d'una nova declaració de compliment del disseny, encara que limitant-se únicament als aspectes afectats pel canvi.

Es poden admetre com a especificacions tècniques detallades per a les quals es declara el compliment del disseny per al canvi les recollides en la declaració de compliment del disseny original o considerades com a mitjans acceptables de compliment per l'òrgan competent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria en la data de presentació de la declaració de compliment de disseny per al canvi.

CAPÍTOL IV

Certificació de l'aeronavegabilitat

Article 28. *Certificat d'aeronavegabilitat restringit.*

Cap aeronau ULM de les incloses en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret no està autoritzada per volar si no disposa d'un certificat d'aeronavegabilitat restringit vàlid per a la seva explotació, llevat que se li expedeixi una autorització de vol.

Article 29. *Sol·licitud de certificats d'aeronavegabilitat restringits.*

1. Per a l'obtenció d'un certificat d'aeronavegabilitat restringit, qualsevol persona, física o jurídica, a nom de la qual estigui matriculada o es matriculi l'aeronau, pot sol·licitar la seva emissió a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria utilitzant, si escau, el model posat a disposició dels interessats a través del seu portal d'internet, sempre que el model d'aquesta aeronau disposi d'algun dels documents següents:

a) un certificat de tipus restringit vàlid expedit per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria;

b) una declaració de compliment del disseny vàlida registrada per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria;

c) un certificat de tipus restringit vàlid expedit per qualsevol autoritat aeronàutica de l'Espai Econòmic Europeu, o

d) un certificat de tipus restringit vàlid expedit per qualsevol autoritat aeronàutica d'un tercer país amb un sistema de certificació del disseny de tipus que garanteixi uns nivells de seguretat d'explotació equivalents al que estableix aquest Reial decret, i prèviament s'hagi reconegut aquesta equivalència mitjançant una resolució de l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

2. Quan les sol·licituds de certificats d'aeronavegabilitat restringits siguin per a aeronaus noves, aquestes han d'anar acompanyades amb la documentació següent:

a) Una declaració de conformitat d'aeronau completa, emesa per l'organització de producció o el fabricant de l'aeronau o bé pel titular de la declaració de compliment del disseny registrada que hagi fabricat l'aeronau, en què aquest declari que l'aeronau ha estat fabricada de conformitat amb un certificat de tipus restringit o una declaració del compliment del disseny registrada i que ha fet una inspecció en terra i les proves de vol corresponents que garanteixen que l'aeronau està en condicions de funcionar amb seguretat.

b) En cas que una aeronau nova hagi estat traslladada a Espanya desmuntada i hagi estat muntada a Espanya ha de presentar una declaració de conformitat d'aeronau completa emesa per la persona física o jurídica que en faci el muntatge, en la qual declari sota la seva responsabilitat que s'han seguit els procediments indicats pel titular del certificat de tipus restringit o de la declaració del compliment del disseny registrada per dur a terme l'explotació.

Per a les aeronaus basades en un certificat de tipus restringit emès per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, aquesta organització que en fa el muntatge ha d'estar reflectida en el certificat de tipus restringit, mentre que per a la resta cal presentar una autorització per part de l'organització de producció o el fabricant per al muntatge a Espanya.

c) Un informe de configuració, emès per l'organització de producció o el fabricant, pel titular de la declaració de compliment del disseny registrada que hagi fabricat l'aeronau, o per l'organització que en faci el muntatge a Espanya, en què figuri relacionada la totalitat de l'equipament instal·lat a l'aeronau, siguin instruments o equips de qualsevol classe, i en què consti en qualsevol cas la informació completa corresponent al pes i al centratge de l'aeronau particularitzada (condicions de la pesada, pes en buit, posició del centre de gravetat, etc.). En cas que l'aeronau inclogui modificacions respecte al certificat de tipus restringit o a la declaració del compliment del disseny registrada, aquest informe les ha de llistar i ha d'indicar que compleixen l'article 33, sobre modificació de les aeronaus.

d) La documentació actualitzada, expedida en forma de manuals o equivalent, pel titular del certificat de tipus restringit o de la declaració del compliment del disseny registrada relativa a l'explotació i el manteniment de l'aeronavegabilitat del model de l'aeronau.

e) Quan el sol·licitant pretengui explotar l'aeronau en espai aeri que requereixi l'establiment de comunicacions aeronàutiques per radiofreqüència, una proposta de llicència d'estació d'aeronau, que inclogui els equips emissors de banda aeronàutica instal·lats en l'aeronau.

3. Les declaracions de conformitat d'aeronau completa a què es refereixen les lletres a) i b) de l'apartat anterior han de, respectivament:

a) Fer referència a l'informe de configuració esmentat en la lletra c) de l'apartat anterior o a la documentació actualitzada relativa a l'explotació i el manteniment de l'aeronavegabilitat del model de l'aeronau esmentat en la lletra d) de l'apartat anterior.

b) Estar signades per un tècnic designat per l'organització de disseny titular del certificat de tipus restringit, el qual ha de tenir la formació, l'experiència i els

coneixements adequats per comprovar la veracitat de les declaracions de conformitat d'aeronau completa.

4. Les declaracions de conformitat d'aeronau completa esmentades en els apartats 2 i 3 s'han d'haver emès, com a màxim, dos mesos abans de presentar la sol·licitud corresponent.

5. Quan les sol·licituds de certificats d'aeronavegabilitat restringits siguin per a aeronaus usades, aquestes han d'anar acompanyades amb la documentació següent:

a) Una còpia de l'últim certificat d'aeronavegabilitat restringida, autorització de vol o un altre document que li permetia volar, emès per l'autoritat de l'Estat anteriorment responsable de l'aeronau.

b) Un informe emès pel responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau en què s'inclogui:

1r. Una declaració de conformitat que reflecteixi que l'aeronau compleix un certificat de tipus restringit o equivalent, incloent-hi la documentació justificativa.

2n. Una declaració signada que acrediti que aquesta és capaç d'efectuar un vol segur.

3r. Una relació de la totalitat de l'equipament instal·lat a l'aeronau, siguin instruments o equips de qualsevol classe, i en què consti en qualsevol cas la informació completa corresponent al pes i al centratge de l'aeronau particularitzada (condicions de la pesada, pes en buit, posició del centre de gravetat, etc.).

4t. Una declaració amb la llista de les modificacions que inclogui l'aeronau en què s'indiqui que compleixen l'article 33.

c) La documentació actualitzada, expedida en forma de manuals o equivalent, pel titular del certificat de tipus restringit o de la declaració del compliment del disseny registrada relativa a l'explotació i el manteniment de l'aeronavegabilitat del model de l'aeronau.

d) Els documents de l'aeronau en què s'hagin registrat les tasques de manteniment fetes; i

e) Quan el sol·licitant pretengui explotar l'aeronau ULM en espai aeri que requereixi l'establiment de comunicacions aeronàutiques per radiofreqüència, una proposta de llicència d'estació d'aeronau, que inclogui els equips emissors de banda aeronàutica instal·lats en l'aeronau.

6. Igualment, el sol·licitant ha d'acreditar que l'aeronau:

a) Porta fixada a l'estructura una placa ignífuga en els termes que estableix l'article 12, lletra c), o l'article 13, lletra j), segons que correspongui.

b) Disposa de tots els rètols i les marques definides en la documentació tècnica elaborada pel titular del certificat de tipus restringit, o de la declaració de compliment del disseny registrada, així com els exigits específicament per la normativa nacional aplicable.

7. Amb caràcter previ a l'emissió del certificat d'aeronavegabilitat restringit, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot inspeccionar l'estat d'aeronavegabilitat de l'aeronau amb la finalitat de comprovar que s'ajusta al disseny aprovat en el certificat de tipus restringit o a partir del qual s'ha notificat el registre de la declaració de compliment del disseny, i que és apta per explotar-se de manera segura. A aquest efecte, la inspecció pot incloure l'execució de proves en vol.

8. Després de la inscripció de l'aeronau en el Registre de matrícula d'aeronaus i una vegada concloses les actuacions sobre la seva aeronavegabilitat, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de resoldre el que correspongui sobre la sol·licitud formulada i ha d'expedir i notificar el certificat d'aeronavegabilitat restringit o denegar-ne l'expedició.

Article 30. *Validesa dels certificats d'aeronavegabilitat restringits.*

1. Els certificats d'aeronavegabilitat restringits s'atorguen amb una durada il·limitada.

2. Els certificats d'aeronavegabilitat restringits perden la validesa quan s'incompleixin normes imperatives d'aplicació que els afectin, i en tot cas, per qualsevol de les causes següents:

a) Quan hagi transcorregut un any des que s'hagi comunicat als interessats la invalidesa del certificat de tipus restringit o de la declaració de compliment del disseny registrada en què es basa.

b) L'aeronau perdi la seva conformitat amb el certificat de tipus restringit o amb la declaració de compliment del disseny registrada.

c) No es compleixin els requisits de manteniment de l'aeronavegabilitat que s'estableixen en el capítol V, i en particular, quan hagi perdut validesa el certificat de revisió de l'aeronavegabilitat.

d) L'aeronau no s'ajusti a les directives d'aeronavegabilitat aplicables.

e) L'aeronau s'hagi modificat o reparat sense ajustar-se als requisits exigits per a cada tipus d'aeronau.

f) L'aeronau s'hagi explotat fora dels límits del seu manual de vol o document equivalent sense que s'hagin pres les mesures apropiades.

g) L'aeronau hagi estat implicada en un incident o accident que afecti l'aeronavegabilitat de l'aeronau i no s'hagi demostrat a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria que s'han fet posteriorment les reparacions necessàries per restaurar l'aeronavegabilitat.

h) Es destrueixi l'aeronau; o

i) L'aeronau no romangui inscrita en el Registre de matrícula d'aeronaus civils d'Espanya.

Article 31. *Autoritzacions de vol.*

1. Com a excepció a l'obligació de disposar d'un certificat d'aeronavegabilitat restringit vàlid per explotar l'aeronau, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot emetre una autorització de vol per a les aeronaus ULM que no disposin de certificat d'aeronavegabilitat restringit vàlid o que, encara que en disposin, no compleixin alguna de les seves condicions o les directives d'aeronavegabilitat que li siguin aplicables, sempre que es demostrï per part del sol·licitant que són capaces de volar de manera segura en unes condicions determinades, i amb els propòsits següents:

a) vols de prova de producció d'aeronaus noves;

b) vols de prova de certificació, dins un procés d'aprovació o modificació d'un certificat de tipus restringit sol·licitat a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria;

c) vols d'aeronaus per a la seva acceptació per clients o vols d'entrega a clients;

d) vol d'aeronaus per a la seva acceptació per una autoritat;

e) vols per a estudis de mercat, inclosa la formació de la tripulació del client;

f) exhibicions i demostracions aèries;

g) vol d'aeronaus fins a un lloc on es duen a terme revisions de manteniment o aeronavegabilitat, o fins a un lloc d'emmagatzematge;

h) vol d'aeronaus amb un pes superior al seu pes màxim certificat d'enlairament;

i) vols de determinades aeronaus o de determinats tipus per als quals no calgui l'expedició o el manteniment de la validesa del certificat d'aeronavegabilitat restringit, en particular quan hagin perdut la validesa i les aeronaus tinguin una àmplia experiència en servei sense accidents o incidents relacionats amb el seu disseny.

2. En el cas de la lletra i) de l'apartat anterior, les aeronaus amb un certificat d'aeronavegabilitat restringit emès a partir d'un certificat de tipus restringit o d'una declaració de compliment del disseny registrada que hagi perdut la validesa, poden

continuar la seva explotació segons aquest durant un any des que s'hagi comunicat als interessats la invalidesa, a fi que els interessats puguin sol·licitar una autorització de vol.

En aquest cas, el responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau ha de mantenir un certificat de revisió de l'aeronavegabilitat vàlid de conformitat amb el que preveu el capítol V.

3. En les autoritzacions de vol se n'ha de fer constar el període de validesa, les condicions de vol i qualsevol altra limitació d'explotació aplicable.

4. Les autoritzacions de vol s'han d'atorgar amb una validesa limitada al termini necessari per al seu propòsit, amb un màxim de fins a dos anys quan se n'acrediti adequadament la justificació, condicionada al fet que:

- a) es compleixin les condicions i restriccions que s'estableixen en l'autorització de vol;
- b) l'aeronau conservi la mateixa matrícula, i
- c) no es renunciï, se suspengui ni es revogui l'autorització de vol.

5. Quan finalitzi el termini de validesa d'una autorització de vol, o durant els tres mesos abans a aquesta finalització, els interessats poden sol·licitar autoritzacions de vol successives.

Article 32. *Requisits per a l'expedició de les autoritzacions de vol.*

1. Poden sol·licitar una autorització de vol l'explotador de l'aeronau, el dissenyador, l'organització de producció o fabricant o autoritzat per al reassemblatge, si l'aeronau té matrícula espanyola.

2. La sol·licitud s'ha de fer utilitzant, si escau, el model posat a disposició dels interessats a través del seu portal d'internet i ha d'incloure:

- a) El propòsit del vol, d'entre els inclosos en la llista de l'article 31, apartat 1.
- b) Una indicació dels aspectes en què pot ser que l'aeronau no s'ajusti als requisits essencials d'aeronavegabilitat.
- c) Una proposta de qualsevol condició o restricció necessària perquè l'aeronau operi amb seguretat, incloses les relatives a:

1r. Les condicions o restriccions establertes sobre itineraris o l'espai aeri, o ambdós, requerits per a cada vol.

2n. Les condicions i restriccions que ha de complir la tripulació de l'aeronau.

3r. Les restriccions respecte als ocupants que no formin part de la tripulació.

4t. Les limitacions d'explotació, els procediments específics o les condicions tècniques que s'hagin de complir.

5è. El programa específic d'assaig en vol, si escau.

6è. Les disposicions específiques de manteniment de l'aeronavegabilitat, incloent-hi les instruccions de manteniment i el règim en què s'han de posar en pràctica.

d) Una declaració signada pel responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau, que acrediti que aquesta és capaç d'efectuar un vol segur amb les condicions o les restriccions de l'apartat c).

3. Per a l'emissió de les autoritzacions de vol, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot fer les inspeccions i comprovacions que consideri oportunes.

Article 33. *Modificacions i reparacions d'aeronaus.*

1. L'explotador d'una aeronau amb matrícula espanyola i certificat d'aeronavegabilitat restringit vàlid pot introduir modificacions a l'aeronau.

2. En el cas d'aeronaus amb un certificat d'aeronavegabilitat restringit, el responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat ha de conservar els registres de les modificacions i la documentació justificativa en els casos següents:

a) Incorporació de butlletins de servei emesos pel titular del certificat de tipus restringit, el titular de la declaració de compliment del disseny registrada, o per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per fer modificacions al certificat de tipus restringit o a la declaració de compliment del disseny que hagin estat comunicades o aprovades segons el que estableixen els articles 24 o 27, apartat 2, sobre canvis al certificat de tipus restringit o canvis en el disseny per a les declaracions de compliment del disseny, respectivament.

b) Inclusió de modificacions o reparacions per a les quals l'Agència Estatal de Seguretat Aèria hagi publicat en el seu portal d'internet material guia amb criteris d'acceptació de modificacions i reparacions estàndard.

c) Incorporació de documents equivalents als indicats en les lletres a) i b) considerats vàlids per a les autoritats aeronàutiques dels països estrangers que hagin expedit certificats de tipus segons els quals l'Agència Estatal de Seguretat Aèria hagi expedit un certificat d'aeronavegabilitat restringit a aquesta aeronau partint del que preveu l'article 29, apartat 1, lletres c) i d); o

d) Elaboració d'altres canvis diferents dels que es preveuen en les lletres a) i b), sempre que es puguin classificar com a menors de conformitat amb l'article 24 o 27, apartat 2; cal conservar, a més, una declaració signada pel titular de la direcció de disseny de l'organització titular de certificat de tipus restringit indicat en l'article 6, apartat 1, o un altre personal qualificat i amb experiència adequada, mitjançant la qual aquest declari que no hi ha objeccions tècniques relacionades amb la seguretat en l'explotació de l'aeronau.

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot fer les inspeccions necessàries per comprovar-ne la classificació, justificació i execució. A aquest efecte, la inspecció pot incloure l'execució de proves en vol.

3. En el cas d'aeronaus amb un certificat d'aeronavegabilitat restringit, les modificacions les ha d'autoritzar l'Agència Estatal de Seguretat Aèria quan es tracti de modificacions no incloses en l'apartat 2, i l'interessat ha de demostrar que es manté el compliment dels requisits d'aeronavegabilitat aplicables.

4. Les reparacions a una aeronau que no s'estableixin en la documentació de servei aprovada es classifiquen de la mateixa manera i estan sotmeses als mateixos criteris que les modificacions.

5. Les modificacions i reparacions les ha de registrar el responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat en el quadern de l'aeronau i, si escau, en la cartilla del motor, o els seus equivalents.

El responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau ha de conservar, i mantenir a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, tota la informació i els registres corresponents sobre les modificacions i reparacions durant, com a mínim, el temps que una aeronau del tipus romanguí en el Registre de matrícula d'aeronaus d'Espanya.

6. Per a les aeronaus que, en comptes de certificat d'aeronavegabilitat restringit, disposin d'una autorització de vol, qualsevol modificació ha de ser prèviament aprovada per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, llevat de quan l'autorització de vol s'hagi expedit per a determinades aeronaus o determinats tipus per als quals no calgui l'expedició o el manteniment de la validesa del certificat d'aeronavegabilitat restringit, en particular quan el certificat de tipus restringit o la declaració de compliment del disseny registrada hagin perdut la validesa i les aeronaus tinguin una experiència en servei satisfactòria, de conformitat amb l'article 31, apartat 1, lletra i), que, en aquest cas, a les modificacions d'aquestes aeronaus se'ls ha d'aplicar el mateix règim que a les que tenen un certificat d'aeronavegabilitat restringit.

CAPÍTOL V**Manteniment de l'aeronavegabilitat**

Article 34. Gestió de les tasques de manteniment de l'aeronavegabilitat.

1. El titular del dret de propietat de l'aeronau és el responsable del manteniment i la conservació de la seva aeronavegabilitat.

2. Quan s'arrendi l'aeronau o se'n permeti l'explotació a una altra persona en virtut de qualsevol altre títol, les responsabilitats del titular del dret de propietat es transfereixen a l'arrendatari o a la persona que exploti l'aeronau si:

a) l'arrendatari o la persona que exploti l'aeronau està estipulat en el certificat de matrícula; o bé

b) la transferència de responsabilitats sobre el manteniment de l'aeronavegabilitat està detallada en el contracte d'arrendament o en qualsevol altre títol pel qual s'hagi permès l'explotació de l'aeronau a una altra persona.

3. El responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat ha de gestionar les tasques següents necessàries per al manteniment de l'aeronavegabilitat:

a) control de les hores de vol, els cicles o els aterratges;

b) execució de les inspeccions de manteniment prevol, tasques de servei (com ara lubricació, greixatge, farciment, ajust, reglatge, etc.) i revisions periòdiques i no periòdiques establertes per l'organització de producció o el fabricant de l'aeronau i dels seus components;

c) substitució dels components o de les peces instal·lades en l'aeronau una vegada que assoleixin el final de la seva vida útil, o si escau, l'execució de les inspeccions o revisions periòdiques a aquests elements, segons el que ha establert l'organització de producció o el fabricant de l'aeronau i dels seus components;

d) disponibilitat de les dades actualitzades corresponents al pes i al centratge de l'aeronau;

e) control dels defectes i les avaries sorgides durant l'explotació de l'aeronau i, si escau, resolució de conformitat amb la informació proporcionada pel titular del certificat de tipus restringit o de la declaració de compliment del disseny registrada, bé mitjançant tècniques o mètodes estandarditzats en l'àmbit aeronàutic;

f) modificacions i reparacions de l'aeronau, quan escaigui, de conformitat amb la documentació elaborada per l'organització de producció o el fabricant de l'aeronau i els seus components;

g) compliment de les directives d'aeronavegabilitat aplicables;

h) registre documental i conservació, en un suport adequat, del detall corresponent a les tasques anteriorment esmentades, i

i) elaboració i actualització d'un programa de manteniment per a l'aeronau.

Article 35. Execució del manteniment de l'aeronau.

L'execució material de les tasques de manteniment sobre l'aeronau s'ha de dur a terme de conformitat amb el següent:

a) Mitjans humans: el personal encarregat dels treballs de manteniment, que en qualsevol cas pot ser el titular del dret de propietat o l'explotador sens perjudici de la facultat d'aquests d'encarregar a tercers aquesta responsabilitat, ha de tenir la competència tècnica suficient per complir les tasques aplicables, i aquesta s'ha de garantir mitjançant el coneixement adequat de l'aeronau i els seus components, així com de l'experiència en les tècniques, les pràctiques i els mètodes estàndard utilitzats en el manteniment d'aeronaus.

b) Mitjans tècnics:

1r. Instal·lacions, estris, eines i equips:

Els treballs s'han de fer en instal·lacions apropiades a la naturalesa d'aquests, i cal utilitzar els estris, les eines o els equips requerits o recomanats per l'organització de producció o el fabricant de l'aeronau i els seus components.

En absència dels mitjans esmentats i sota la responsabilitat del responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau, es pot utilitzar qualsevol altre element alternatiu que, complint les mateixes funcionalitats o característiques tècniques, garanteixi un nivell de seguretat i prestacions equivalent a l'original.

2n. Parts, peces, materials i consumibles:

Cal utilitzar preferentment recanvis originals procedents de l'organització de producció o el fabricant de l'aeronau i els seus components, o els seus proveïdors, o bé obtinguts per altres mitjans que permetin acreditar-ne la identificació i l'estat.

En els casos en què pel tipus d'aeronau calgui fer-ne la instal·lació, el titular de l'aeronau, sota la seva responsabilitat, pot fabricar parts i peces per al muntatge en la seva pròpia aeronau que no formin part de l'estructura primària de l'aeronau, ni dels comandaments de vol, del motor o de l'hèlix, sempre seguint les indicacions marcades en la documentació generada amb motiu del canvi.

La utilització de materials o elements consumibles s'ha de fer seguint les especificacions tècniques definides per l'organització de producció o el fabricant.

3r. Documentació tècnica i requeriments normatius:

Amb la finalitat d'acomplir les tasques indicades en l'article 34, el personal responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat ha d'utilitzar la documentació tècnica actualitzada elaborada per l'organització de producció o el fabricant de l'aeronau i els seus components, continguda en qualsevol suport i forma, sigui manual de manteniment, manual d'explotació, butlletins o cartes de servei o similar, així com, si escau, la informació tècnica continguda en els programes de manteniment.

També cal acomplir, d'acord amb el seu contingut, les directives d'aeronavegabilitat aplicables o altres requeriments de caràcter obligatori aprovats per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

c) Manteniment major: les revisions generals de motor, hèlix o qualsevol mena de component instal·lat a l'aeronau s'han de fer de conformitat amb les instruccions de manteniment contingudes en la documentació elaborada per l'organització de producció o el fabricant del component o, si escau, les dissenyades amb aquesta finalitat pel constructor de l'aeronau.

d) Mètodes, tècniques i pràctiques de manteniment: l'elaboració de les tasques de manteniment s'ha d'efectuar de conformitat amb els procediments continguts en les instruccions de manteniment de l'aeronavegabilitat elaborades per l'organització de producció o el fabricant de l'aeronau o, si escau, complementats mitjançant la utilització de tècniques, pràctiques o mètodes estàndard comunament acceptats en el manteniment d'aeronaus.

e) Activitats de manteniment sobre l'aeronau (preparació, execució, documentació, etc.):

El responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau és el responsable dels treballs duts a terme, independentment del fet que l'execució d'aquests hagi estat feta per un altre personal, i després de la finalització ha d'anotar la certificació corresponent en els llibres de l'aeronau o en un altre suport documental recollit com a mitjà acceptable de compliment per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

Aquesta certificació ha de contenir la data, la localització i la identificació del responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat, així com les dades i la informació essencials que permetin descriure les activitats dutes a terme.

f) Conservació de registres: el responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau ha de conservar en un suport adequat, per un període de dos anys, la documentació acreditativa de l'elaboració de les tasques contingudes en l'article 34.

Article 36. *Programa de manteniment.*

1. Les aeronaus han de disposar d'un programa de manteniment que ha de tenir per objecte definir i organitzar el manteniment que cal fer a l'aeronau.

2. El responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau és el responsable d'elaborar el programa de manteniment associat a aquesta aeronau i de mantenir-lo actualitzat, en ambdós casos, de conformitat amb el que disposa aquest Reial decret.

3. El programa de manteniment ha d'estar basat en les instruccions de manteniment de l'aeronavegabilitat desenvolupades per l'organització de producció o el fabricant de l'aeronau i, si escau, del motor, l'hèlix i altres components, i el responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat pot fer desviacions a aquestes sota la seva responsabilitat.

El programa de manteniment ha d'incloure la identificació de l'aeronau i, si escau, el motor i l'hèlix instal·lats, les tasques corresponents a les instruccions de manteniment de l'aeronavegabilitat o desviacions, així com, quan escaigui, les tasques de manteniment addicionals associades a modificacions, reparacions i les corresponents a equipament, categoria o execucions específiques. Així mateix, ha d'incorporar les tasques periòdiques de caràcter obligatori aprovades per l'autoritat aeronàutica, com ara directives d'aeronavegabilitat o limitacions d'aeronavegabilitat, entre d'altres.

4. El responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau ha d'elaborar i actualitzar, sota la seva responsabilitat, el programa de manteniment en els casos següents:

- a) En sol·licitar l'expedició inicial d'un certificat d'aeronavegabilitat restringit.
- b) En produir-se un canvi del responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau; o
- c) Quan calgui introduir una modificació del contingut del programa de manteniment.

Article 37. *Certificat de revisió de l'aeronavegabilitat.*

1. Juntament amb el primer certificat d'aeronavegabilitat restringit de l'aeronau o subsegüents, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'expedir un certificat de revisió de l'aeronavegabilitat.

2. El certificat de revisió de l'aeronavegabilitat ha d'acreditar el manteniment de l'aeronavegabilitat. Disposa d'una validesa de dos anys, o de cinc anys en el cas d'aeronaus a les quals sigui aplicable el règim especial simplificat de l'article 1, apartat 3, renovables per iguals períodes mitjançant la presentació d'una declaració de manteniment de l'aeronavegabilitat efectuada de conformitat amb l'article 38.

3. El certificat de revisió de l'aeronavegabilitat i les posteriors declaracions de manteniment de l'aeronavegabilitat han de romandre juntament amb el certificat d'aeronavegabilitat restringit, com a documentació acreditativa del manteniment de l'aeronavegabilitat de l'aeronau.

Article 38. *Validesa del certificat de revisió de l'aeronavegabilitat.*

1. Per renovar la validesa del certificat d'aeronavegabilitat restringit, el responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat de l'aeronau pot adreçar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria una declaració de manteniment de l'aeronavegabilitat.

La declaració de manteniment de l'aeronavegabilitat és una declaració responsable feta pel responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat d'una aeronau per la qual manifesta, sota la seva responsabilitat, que ha fet les tasques necessàries per al manteniment de l'aeronavegabilitat de l'aeronau recollides en el capítol V i ha fet una comprovació física de l'aeronau, de manera que ha verificat de forma satisfactòria que aquesta s'ajusta al seu certificat de tipus restringit o de conformitat amb una declaració de compliment del disseny registrada per l'autoritat aeronàutica competent o, en cas que hagi patit modificacions susceptibles de comunicació o aprovació, aquestes han estat comunicades o aprovades per l'autoritat aeronàutica competent, que ha fet les tasques de manteniment de l'aeronavegabilitat i que no presenta cap circumstància que impedeixi explotar-la de manera segura, que disposa de documentació que així ho acredita, que la posa a disposició de l'autoritat aeronàutica competent quan li sigui requerida, i que es compromet a complir aquestes obligacions mentre es mantingui en l'exercici de l'activitat. Aquesta declaració s'ha de remetre a l'autoritat aeronàutica competent dins els deu dies hàbils següents a la seva firma.

2. La declaració de manteniment de l'aeronavegabilitat renova la validesa del certificat de revisió de l'aeronavegabilitat per dos anys més, o per cinc anys més en el cas d'aeronaus a les quals sigui aplicable el règim especial simplificat de l'article 1, apartat 3.

El nou període de validesa per al certificat de revisió de l'aeronavegabilitat es computa des de la data en què estigui prevista la pèrdua de la validesa abans de la presentació de la declaració esmentada si es presenta dins els tres mesos previs a la finalització de la seva validesa. Altrament, la seva validesa es computa des de la presentació de la declaració de manteniment de l'aeronavegabilitat.

3. El certificat de revisió de l'aeronavegabilitat deixa de ser vàlid quan s'incompleixin normes imperatives d'aplicació que l'afectin, i en tot cas, per qualsevol de les causes següents:

- a) Quan hagi transcorregut un any des que s'hagi comunicat als interessats la invalidesa del certificat de tipus restringit o de la declaració de compliment del disseny registrada en què es basa.
- b) El certificat d'aeronavegabilitat restringit perdi la validesa.
- c) No s'hagin fet les tasques de manteniment de l'aeronavegabilitat indicades per a l'aeronau.
- d) No s'hagi renovat la validesa del certificat de revisió de l'aeronavegabilitat; o
- e) L'aeronau ja no disposi de matrícula espanyola.

El període d'un any indicat en la lletra a) s'estableix perquè els interessats puguin sol·licitar una autorització de vol; en aquest cas, el certificat de revisió de l'aeronavegabilitat continua sent vàlid mentre es facin les tasques de manteniment corresponents i es presenti, quan calgui, una declaració de compliment de l'aeronavegabilitat, i fins a l'expedició, si escau, de l'autorització de vol sol·licitada.

4. En cas que no s'hagi presentat una declaració de manteniment de l'aeronavegabilitat en termini, no es pot explotar l'aeronau fins que es presenti la declaració de manteniment d'aeronavegabilitat esmentada, la qual únicament es pot emetre en el termini màxim de sis mesos des del dia de la finalització de la validesa del certificat de revisió de l'aeronavegabilitat o, segons sigui el cas, des del dia de presentació de la declaració anterior.

Un cop transcorregut el termini de sis mesos assenyalat en el paràgraf anterior no es pot renovar la validesa del certificat de revisió de l'aeronavegabilitat per la presentació de la declaració de manteniment de l'aeronavegabilitat. En aquest cas, per obtenir un nou certificat de revisió de l'aeronavegabilitat, el responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat n'ha de sol·licitar l'expedició a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

CAPÍTOL VI

Directives d'aeronavegabilitat

Article 39. *Directives d'aeronavegabilitat.*

1. Es consideren directives d'aeronavegabilitat aplicables a les aeronaus ULM:
 - a) Les emeses per l'autoritat aeronàutica del país responsable del certificat de tipus restringit o document equivalent a partir del qual es va emetre el certificat d'aeronavegabilitat restringit.
 - b) Les emeses per l'Agència Europea de Seguretat Aèria (EASA) per als components i equips instal·lats en aeronaus ULM.
 - c) Les emeses per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.
2. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'emetre una directiva d'aeronavegabilitat per a aeronaus per a les quals hagi emès un certificat de tipus restringit o bé hagi registrat una declaració del compliment del disseny, quan:
 - a) Hagi constatat que hi ha una situació d'inseguretat en una aeronau arran d'una deficiència de l'aeronau o dels motors, hèlixs, components o equips instal·lats a bord; i
 - b) La situació d'inseguretat constatada és previsible que pugui ser present o aparèixer en altres aeronaus.
3. Les directives d'aeronavegabilitat de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria han de contenir, com a mínim, la informació següent:
 - a) una especificació de l'aeronau afectada;
 - b) una especificació de la situació d'inseguretat;
 - c) les mesures requerides per posar fi a la situació d'inseguretat;
 - d) el termini màxim per adoptar les mesures requerides;
 - e) la data d'aplicació de la directiva d'aeronavegabilitat.
4. En el cas de les aeronaus afectades per una directiva d'aeronavegabilitat, el responsable del manteniment i la conservació de l'aeronavegabilitat ha d'adoptar les mesures correctives que siguin oportunes.

CAPÍTOL VII

Disposicions administratives comunes

Article 40. *Disposicions comunes sobre procediment administratiu, supervisió i règim sancionador.*

1. Amb relació a l'aplicació d'aquest Reial decret, corresponen a l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria les funcions que se li atribueixen en aquest, i en particular:
 - a) l'aprovació, l'expedició, la limitació, la suspensió i la revocació dels certificats de tipus restringits;
 - b) l'autorització de canvis majors en els certificats de tipus restringits;

- c) el registre, la limitació, la modificació, la suspensió i la revocació de les declaracions de compliment del disseny de tipus; i
- d) l'aprovació, l'expedició, la limitació, la suspensió i la revocació dels certificats d'aeronavegabilitat restringits;
- e) l'aprovació, l'expedició, la limitació, la suspensió i la revocació d'autoritzacions de vol;
- f) l'autorització de modificacions i de les reparacions en les aeronaus, quan no estiguin incloses en l'apartat 2 de l'article 33;
- g) l'adopció de directives d'aeronavegabilitat.

2. Els procediments per a l'aprovació i l'expedició dels certificats de tipus restringits, l'autorització de canvis majors en els certificats de tipus restringits, el registre i la modificació de declaracions de compliment del disseny de tipus, l'aprovació i l'expedició de certificats d'aeronavegabilitat restringits, l'aprovació i l'expedició d'autoritzacions de vol, així com per a l'autorització de modificacions i de les reparacions en les aeronaus, quan no estiguin incloses en l'apartat 2 de l'article 33, s'inicien per sol·licitud de l'interessat.

3. La presentació de sol·licituds, així com tots els actes i tràmits relacionats amb l'expedició de certificats i autoritzacions, i la remissió de declaracions responsables, s'ha de fer electrònicament pel que fa a les persones jurídiques interessades, de conformitat amb el que preveu l'article 14, apartat 2, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

4. El termini màxim per dictar i notificar resolució en els procediments per a l'aprovació i l'expedició dels certificats de tipus restringits és de sis mesos.

El termini màxim per dictar i notificar resolució en la resta dels procediments per als actes administratius de l'apartat 1 és de tres mesos, de conformitat amb l'article 21, apartat 3, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

5. Els terminis es compten des de la data en què la sol·licitud hagi entrat en el registre de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, o en cas que s'hagi requerit esmenar la sol·licitud de conformitat amb l'article 68 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, des de la data en què hagi entrat en el registre de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria la sol·licitud degudament esmenada; si transcorre el termini sense que se n'hagi notificat resolució, la sol·licitud es pot entendre desestimada per silenci administratiu, de conformitat amb el que disposa la disposició addicional dinovena de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

6. Les resolucions de la Direcció operativa competent per raó de la matèria no posen fi a la via administrativa. Enfront d'aquestes l'interessat pot interposar un recurs d'alçada davant la Direcció de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria en el termini màxim d'un mes des de la notificació de la resolució, o en qualsevol moment a partir de l'endemà del dia en què s'hagi d'entendre desestimada la sol·licitud per silenci administratiu, d'acord amb els articles 121 i 122 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre i l'article 4, apartat 3 de l'Estatut de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

7. En el que no preveu aquest Reial decret com a especialitats de procediment, és aplicable el que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

8. De conformitat amb el seu Estatut, aprovat mitjançant Reial decret 184/2008, de 8 de febrer, correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria l'exercici de les potestats inspectora i sancionadora en matèria d'aviació civil per garantir el compliment del que preveu aquest Reial decret.

Quan l'incompliment de les disposicions aplicables d'aquest Reial decret es pugui incardinar en alguna de les infraccions en matèria d'aviació civil tipificades en la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, li és aplicable el seu règim sancionador.

Article 41. Vigilància de les organitzacions i titulars d'una declaració de compliment del disseny registrada.

1. Quan, en el transcurs d'una inspecció, duta a terme en el marc del Reglament d'inspecció aeronàutica, aprovat mitjançant el Reial decret 98/2009, de 6 de febrer,

l'Agència Estatal de Seguretat Aèria trobi proves objectives que una organització de disseny titular d'un certificat de tipus restringit, una organització de producció designada en aquest, una organització autoritzada pel titular del certificat de tipus restringit per al muntatge designada en aquest, o un titular d'una declaració de compliment del disseny registrada, hagi incomplert els requisits aplicables que estableix aquest Reial decret, els incompliments s'han de classificar de la manera següent:

- a) «Incompliment de nivell 1»: qualsevol incompliment d'allò que disposa aquest Reial decret que pugui donar lloc a una situació insegura en les aeronaus en servei; o
- b) «Incompliment de nivell 2»: qualsevol altre incompliment d'allò que disposa aquest Reial decret que no es classifiqui com de nivell 1.

2. Després de rebre la constatació dels incompliments de conformitat amb l'article 40 del Reglament d'inspecció aeronàutica, i d'acord amb la classificació que preveu l'apartat anterior:

a) En el cas d'un incompliment de nivell 1, el titular del certificat de tipus restringit ha de prendre les mesures necessàries per esmenar-lo en un termini màxim d'un mes després de la confirmació per escrit de l'incompliment, de conformitat amb l'article 29 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria i l'article 40 del Reglament d'inspecció aeronàutica.

b) En el cas d'un incompliment de nivell 2, el període concedit per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per a l'esmena ha de ser apropiat a la naturalesa de la incidència, però en qualsevol cas no ha de ser superior a tres mesos. En determinades circumstàncies i en funció de la naturalesa de la incidència, l'Agència pot ampliar el període de tres mesos amb la presentació prèvia d'un pla d'acció correctiva satisfactori acceptat per l'Agència.

3. En cas d'incompliments de nivell 1, es pot suspendre el certificat de tipus restringit fins que s'hagin implementat les mesures necessàries per a l'esmena.

4. Si, transcorregut el termini màxim corresponent per corregir l'incompliment, aquest no s'ha corregit, es pot limitar o revocar el certificat de tipus restringit, de conformitat amb l'article 41 del Reglament d'inspecció aeronàutica.

Disposició addicional primera. Adaptació i modificació dels certificats de tipus restringits emesos amb anterioritat al Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, pel qual es regula l'ús d'aeronaus motoritzades ultralleugeres (ULM).

Per a les sol·licituds de modificació dels certificats de tipus restringit a què es refereix la disposició addicional primera del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, i sempre que es respecti la limitació inclosa en aquesta disposició, s'han d'admetre com a bases de certificació les originals amb les desviacions de conformitat amb les noves especificacions de certificació aplicables i que l'Agència Estatal de Seguretat Aèria consideri acceptables.

Disposició addicional segona. Certificats d'aeronavegabilitat restringits que compleixin amb la massa en buit límit.

Les aeronaus ULM matriculades a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret que tinguin un pes en buit, tant real com de conformitat amb les dades que constin en el Registre de matrícula d'aeronaus civils, que no superi el pes en buit límit definit en la disposició transitòria primera, mantenen la validesa del seu certificat d'aeronavegabilitat restringit sense canvis.

Disposició addicional tercera. *Mesures d'execució i aplicació.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'adoptar les mesures necessàries per a l'aplicació i l'execució d'aquest Reial decret, i en particular pot adoptar els models en què s'han de presentar les sol·licituds, declaracions i comunicacions que s'hi recullen per al seu ús obligatori pels interessats, de conformitat amb l'article 66, apartat 6, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

Els models de sol·licituds, declaracions i comunicacions per a l'aplicació d'aquest Reial decret han d'estar disponibles al públic a través del portal d'internet de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

2. Mitjançant una resolució de la direcció competent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria es pot adoptar el següent:

a) Les especificacions de certificació adoptades per les autoritats aeronàutiques d'altres estats que es considerin adequades per assegurar el compliment dels requisits essencials d'aeronavegabilitat de l'annex a un disseny de tipus, de conformitat amb l'article 15, lletra a), punt 2n).

b) Mitjans acceptables de compliment (AMC, per la sigla en anglès d'«*Acceptable Means of Compliance*»), pels quals s'il·lustrin formes de determinar el compliment de les disposicions d'aquest Reial decret, sens perjudici que els interessats puguin acreditar aquest compliment a través de mitjans alternatius de compliment (AltMoC, per la sigla en anglès d'«*Alternative Means of Compliance*»), quan aquests últims hagin estat prèviament aprovats per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per considerar-los conformes a les disposicions aplicables.

c) Material guia (GM, per la sigla en anglès de «*Guidance Material*») per ajudar a aplicar i executar millor el que preveu aquest Reial decret.

Disposició addicional quarta. *No increment de la despesa pública.*

Les disposicions d'aquest Reial decret s'han d'atendre amb les disponibilitats pressupostàries existents en cada exercici i amb els mitjans personals existents i no poden comportar cap increment de dotacions ni de retribucions ni d'altres despeses de personal.

Disposició transitòria primera. *Període transitori de validesa dels certificats d'aeronavegabilitat restringits amb excés de pes en buit i formes d'adaptació al pes en buit límit.*

1. De conformitat amb la disposició transitòria primera del Reial decret 765/2022, de 20 de setembre, els certificats d'aeronavegabilitat restringits emesos amb anterioritat a la seva entrada en vigor per a les aeronaus amb un pes en buit màxim superior a l'obtingut de restar al seu pes màxim a l'enlairament, 145 kg, per a aeronaus biplaces, o 75 kg, per al cas de les monoplaces (d'ara endavant, «pes en buit límit»), mantenen la validesa durant un període transitori de dos anys des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

2. Les aeronaus matriculades a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret amb un pes en buit, tant real com d'acord amb les dades que constin en el Registre de matrícula d'aeronaus civils, que superi el pes en buit límit es poden adaptar en el transcurs del període transitori que es preveu en l'apartat anterior. Per fer-ho, cal que l'interessat:

a) Implementi els canvis que s'hagin establert en una modificació del certificat de tipus restringit del seu model d'aeronau aprovada per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, per a la qual el titular del certificat de tipus restringit ha posat a disposició dels explotadors els butlletins de servei i manuals actualitzats que corresponguin; o

b) Faci les accions oportunes perquè l'aeronau compleixi el requisit de pes en buit límit, i que mantingui l'aeronavegabilitat.

3. Les aeronaus a què es refereix l'apartat anterior que no hagin adaptat el seu certificat d'aeronavegabilitat restringit al pes en buit límit durant el període transitori que preveu l'apartat 1, tenen prohibida la seva explotació, llevat que es puguin acollir al que estableixen els apartats 4 o 5 següents.

4. Abans que finalitzi el període de transició, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot emetre directives d'aeronavegabilitat, en què estableixi les restriccions necessàries per fer compatible el pes en buit de les aeronaus ULM que no s'hagin adaptat al pes en buit límit durant aquest període, segons els criteris indicats en aquest Reial decret. Aquestes restriccions poden consistir, entre d'altres, en la limitació a un únic ocupant, si això fos compatible amb el seu pes en buit.

5. No obstant el que s'indica en els apartats 3 i 4, el titular del dret de propietat o l'explotador d'una de les aeronaus a què es refereixen aquests apartats pot sol·licitar l'emissió d'una autorització de vol per al propòsit recollit en l'article 31, apartat 1, lletra i), i si escau, altres propòsits addicionals recollits en l'article 31, apartat 1, sempre que justifiqui que l'aeronau és segura per volar en aquests propòsits amb un pes màxim a l'enlairament superior al que s'indica en el certificat de tipus restringit i que compleix en aquest cas el pes en buit límit.

El certificat d'aeronavegabilitat restringit queda revocat en el moment d'emetre l'autorització de vol. El titular del dret de propietat o l'explotador de l'aeronau pot sol·licitar l'emissió d'un nou certificat d'aeronavegabilitat restringit quan demostrï que l'aeronau s'ha adaptat de la manera que estableix l'apartat 2.

Disposició transitòria segona. Procediments de certificació de tipus restringits en tramitació.

Aquest Reial decret no és aplicable als procediments de certificació de tipus restringits en curs, que es regeixen per la normativa precedent.

Disposició derogatòria única. Derogació normativa.

1. Queden derogades totes les normes del mateix rang o inferior en allò que contradigui o s'oposi al que disposa aquest Reial decret.

2. Es deroga expressament l'Ordre de 14 de novembre de 1988, per la qual s'estableixen els requisits d'aeronavegabilitat per a les aeronaus ultralleugeres motoritzades.

Disposició final primera. Modificació de l'Ordre de 31 de maig de 1982 per la qual s'aprova un nou Reglament per a la construcció d'aeronaus per aficionats, i modificació del Reglament aprovat per l'Ordre de 31 de maig de 1982.

S'introdueixen les modificacions següents en l'Ordre de 31 de maig de 1982, per la qual s'aprova un nou Reglament per a la construcció d'aeronaus per aficionats, així com en el Reglament aprovat per aquesta:

U. S'afegeix una nova disposició addicional única a l'Ordre, amb la redacció següent:

«Disposició addicional única. Mesures d'execució i aplicació.

1. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'adoptar les mesures necessàries per a l'aplicació i l'execució d'aquesta Ordre, i en particular pot adoptar els models en què s'han de presentar les sol·licituds, declaracions i comunicacions recollides en aquesta Ordre per al seu ús obligatori pels interessats, de conformitat amb l'article 66, apartat 6, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

Els models de sol·licituds, declaracions i comunicacions disponibles al públic a través del portal d'internet de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

2. Mitjançant una resolució de la direcció competent en matèria de seguretat d'aeronaus de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, es pot adoptar el següent:

a) Mitjans acceptables de compliment (AMC, per la sigla en anglès d'«Acceptable Means of Compliance»), pels quals s'il·lustrin formes de determinar el compliment de les disposicions d'aquesta Ordre, sens perjudici que els interessats puguin acreditar aquest compliment a través de mitjans alternatius de compliment (AltMoC, per la sigla en anglès d'«Alternative Means of Compliance»), quan aquests últims hagin estat prèviament aprovats per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per considerar-los conformes a les disposicions aplicables d'aquesta Ordre.

b) Material guia (GM, per la sigla en anglès de «Guidance Material») per ajudar a aplicar i executar millor el que preveu aquesta Ordre.»

Dos. L'article 15 del Reglament queda redactat en els termes següents:

«Article 15. *Concessió i validesa del certificat d'aeronavegabilitat restringit.*

Primer. Un cop finalitzades les proves que estableix l'article 13 amb resultats satisfactoris, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'expedir un certificat d'aeronavegabilitat restringit.

Segon. La seva durada és il·limitada, condicionada al fet que es compleixin en qualsevol moment els requisits exigits per al seu atorgament, i al fet que el seu propietari o propietària o la persona física o jurídica que pugui utilitzar l'aeronau en virtut d'arrendament o de qualsevol altre títol presenti cada dos anys una declaració responsable en què, sota la seva responsabilitat, manifesti haver dut a terme una revisió general de l'aeronau durant els deu dies hàbils anteriors a la presentació de la declaració, llevat del material o equip aeronàutic que tingui potencial propi, així com que aquesta es troba en un estat de manteniment que permet fer missions aèries amb seguretat; que disposa de documentació que així ho acredita, que la posa disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria quan li sigui requerida, i que es compromet a mantenir el compliment d'aquestes obligacions mentre l'aeronau romangui en ús i es mantingui la validesa del certificat.

Tercer. La presentació de la declaració responsable revalida el certificat d'aeronavegabilitat restringit per dos anys més.

El nou període de validesa del certificat d'aeronavegabilitat restringit es computa des de la data en què estigui prevista la pèrdua de la validesa abans de la presentació de la declaració esmentada, si aquesta es presenta dins els tres mesos previs a la finalització de la seva validesa.

Si es presenta la declaració responsable abans dels tres mesos previs a la finalització de la validesa del certificat d'aeronavegabilitat restringit, la nova validesa d'aquest es computa des de la presentació de la declaració responsable.

En cas que el certificat d'aeronavegabilitat restringit hagi perdut la validesa perquè no s'ha presentat una declaració responsable en termini, no es pot revalidar el certificat per la presentació d'una declaració responsable, i el seu propietari o propietària o la persona física o jurídica que pugui utilitzar l'aeronau en virtut d'arrendament o de qualsevol altre títol n'ha de sol·licitar la renovació a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.»

Tres. Es modifica l'article 16 del Reglament, que queda redactat de la manera següent:

«Article 16. *Matriculació i utilització de l'aeronau.*

Primer. La matriculació s'ha de fer un cop ha estat concedit el certificat d'aeronavegabilitat restringit, i ha de figurar com a propietari de l'aeronau el constructor o els constructors, d'acord amb la documentació presentada.

Segon. Fins passats els primers quatre anys a partir de la primera matriculació, una aeronau de construcció per aficionats només pot ser utilitzada pel seu propietari o propietària original, excepte en els casos següents:

- a) la utilització per qualsevol associat, membre o assimilat d'una entitat sense ànim de lucre, i
- b) la utilització per part d'un familiar fins al quart grau de consanguinitat o tercer d'afinitat.

En el cas de la lletra a) no es permet transferir la responsabilitat de la gestió de l'aeronavegabilitat fins passats quatre anys des de la matriculació. En aquest cas, les parts han d'arribar a un acord per escrit en què s'especifiqui com el propietari original ha de continuar duent a terme la gestió de l'aeronavegabilitat i com l'usuari diferent del propietari original ha de proporcionar aquesta tasca al transmissent.

En el cas de defunció del titular del dret de propietat original de l'aeronau, no és aplicable la limitació de la seva utilització que s'estableix en el paràgraf primer.»

Disposició final segona. *Preceptes amb rang d'ordre ministerial.*

La disposició final primera, per la qual es modifica tant l'Ordre de 31 de maig de 1982 com el mateix Reglament per a la construcció d'aeronaus per aficionats, té rang d'ordre ministerial.

Les modificacions que amb posterioritat a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret es puguin fer sobre l'Ordre de 31 de maig de 1982 o sobre el Reglament per a la construcció d'aeronaus per aficionats, incloses, en tots dos casos, les modificacions de les disposicions modificades per la disposició final primera d'aquest Reial decret, es poden efectuar per normes reglamentàries amb rang d'ordre ministerial.

Disposició final tercera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de l'article 149.1.20a de la Constitució, que atribueix a l'Estat competència exclusiva en matèria de control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri i matriculació d'aeronaus.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 25 de febrer de 2025

FELIPE R.

El ministre de Transports i Mobilitat Sostenible,
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO

ANNEX

Requisits essencials d'aeronavegabilitat

1. Solidesa de l'aeronau: la solidesa de l'aeronau s'ha de garantir per a totes les condicions de vol previstes durant la vida útil de l'aeronau. El compliment de tots els requisits ha de quedar demostrat a través d'avaluacions o anàlisis, avalades, si cal, per proves.

1.1 Estructures i materials: la solidesa de l'estructura ha d'estar garantida no només en totes les condicions d'utilització normals de l'aeronau, inclòs el sistema de propulsió, sinó també en circumstàncies més exigents, i s'ha de mantenir durant tota la vida útil d'aquesta última.

1.1.1 Tots els components de l'aeronau que, en cas d'avaria, puguin reduir la solidesa estructural han de complir les condicions següents sense patir deformacions perjudicials ni avaries. Això inclou tots els elements de massa significativa i els seus mitjans de subjecció.

1.1.1.1 S'han de tenir en compte totes les combinacions de càrrega que sigui raonable preveure, i també d'altres de més exigents, en funció dels pesos, la gamma de valors del centre de gravetat, les condicions d'utilització i la vida útil de l'aeronau. Això inclou les càrregues degudes a ràfegues, maniobres, pressurització (quan l'aeronau sigui pressuritzada), superfícies mòbils, sistemes de control i propulsió tant en vol com en terra.

1.1.1.2 S'han de tenir en compte les càrregues i les possibles avaries degudes a aterratges i amaratges forçosos.

1.1.1.3 S'han de comprendre els efectes dinàmics en la resposta estructural a aquestes càrregues.

1.1.2 L'aeronau no ha de patir cap inestabilitat aeroelàstica ni una excessiva vibració.

1.1.3 De la fabricació, els processos i els materials utilitzats en la construcció de l'aeronau n'han de resultar propietats estructurals conegudes i reproduïbles. S'han de justificar totes les variacions del comportament dels materials amb relació a les condicions d'utilització.

1.1.4 Els efectes de les càrregues cícliques, del deteriorament mediambiental, dels danys accidentals o diferenciats en la font no han de reduir la solidesa estructural per sota d'un nivell de resistència residual acceptable. Cal difondre les instruccions necessàries per garantir el manteniment de l'aeronavegabilitat en aquest aspecte.

1.2 Propulsió: la solidesa del sistema de propulsió (és a dir, el motor i, si escau, l'hèlix) s'ha de demostrar no només en totes les condicions d'utilització normals d'aquest sistema, sinó també en circumstàncies més exigents, i s'ha de mantenir durant tota la seva vida útil.

1.2.1 El sistema de propulsió ha de produir, dins els seus límits declarats, l'impuls o la força que se li exigeixi en totes les condicions de vol previstes, tenint en compte els efectes i les condicions mediambientals.

1.2.2 Del procés de fabricació i els materials utilitzats en la construcció del sistema de propulsió, n'ha de resultar un comportament estructural conegut i reproduïble. S'han de justificar totes les variacions del comportament dels materials amb relació a les condicions d'utilització.

1.2.3 Els efectes de les càrregues cícliques, del deteriorament mediambiental i d'exploació i de les possibles avaries dels components no han de reduir la solidesa del sistema de propulsió per sota dels nivells acceptables. Cal difondre les instruccions necessàries per garantir el manteniment de l'aeronavegabilitat en aquest aspecte.

1.2.4 Cal difondre les instruccions, la informació i els requisits necessaris per garantir una interfície segura i adequada entre el sistema de propulsió i l'aeronau.

1.3 Sistemes i equips:

1.3.1 L'aeronau no ha de presentar característiques ni detalls de disseny que l'experiència hagi demostrat que són perillosos.

1.3.2 L'aeronau, inclosos els sistemes, equips i aparells exigits per a la certificació o per les normes d'explotació, ha de funcionar segons el que preveuen qualssevol condicions de funcionament previsibles i més enllà d'aquestes, tenint en compte degudament les condicions d'utilització dels sistemes, equips o aparells.

Altres sistemes, equips o aparells no exigits per a la certificació d'aeronavegabilitat o per les normes d'explotació, independentment que funcionin bé o malament, no han de reduir la seguretat ni afectar negativament el bon funcionament de cap altre sistema, equip o aparell. Els sistemes, equips i aparells s'han de poder utilitzar sense que sigui necessari disposar d'una destresa o força excepcionals.

1.3.3 Els sistemes, equips i aparells associats de l'aeronau, tant considerats per separat com en connexió mútua, han d'estar dissenyats de manera que no es produeixin situacions d'avaria catastròfica a causa d'una avaria aïllada que no s'hagi demostrat que sigui extremadament improbable, i hi ha d'haver una relació inversa entre la probabilitat que es produeixi una situació d'avaria i la gravetat dels seus efectes per a l'aeronau i els ocupants. Pel que fa al criteri de l'avaria aïllada esmentat, està admès que s'han de tenir degudament en compte la mida i la configuració general de l'aeronau, i que això pot evitar que aquest criteri de l'avaria aïllada es doni per a algunes parts i alguns sistemes d'helicòpters i petites aeronaus.

1.3.4 S'ha de proporcionar a la tripulació, o al personal de manteniment, segons que correspongui, de manera clara, coherent i inequívoca, la informació necessària per volar en condicions de seguretat, així com informació sobre les condicions que puguin comprometre la seguretat. Els sistemes, equips i comandaments, entre aquests qualsevol indicació o anunci, han d'estar configurats i ubicats de manera que redueixin al mínim els errors que puguin contribuir a generar situacions de perill.

1.3.5 S'han de prendre precaucions en l'àmbit del disseny per reduir al mínim els riscos per a l'aeronau i per als ocupants davant els perills probables dins dels límits raonables, tant dins com fora de l'aeronau, inclosa la protecció contra la possibilitat d'una avaria o un problema significatiu en algun dels aparells de l'aeronau.

1.4 Manteniment de l'aeronavegabilitat:

1.4.1 S'han de dictar instruccions per al manteniment de l'aeronavegabilitat per tal de garantir que durant tota la vida útil de l'aeronau es mantingui el nivell d'aeronavegabilitat de la certificació de tipus de l'aeronau.

1.4.2 S'han de proporcionar els mitjans que permetin la inspecció, l'ajust, la lubricació, la retirada o la substitució dels components i aparells necessaris per mantenir l'aeronavegabilitat.

1.4.3 Les instruccions per al manteniment de l'aeronavegabilitat han de revestir la forma de manual o manuals, segons ho requereixi la quantitat de dades que cal proporcionar. Els manuals han de contenir instruccions de manteniment i reparació, informació sobre serveis de manteniment, detecció de problemes i procediments d'inspecció, en un format adaptat a la pràctica.

1.4.4 Les instruccions per al manteniment de l'aeronavegabilitat han de contenir limitacions d'aeronavegabilitat que estableixin cada temps de reemplaçament obligatori, els intervals de les inspeccions i el procediment d'inspecció.

2. Aspectes d'aeronavegabilitat de la utilització de les aeronaus:

2.1 Cal demostrar que s'han tingut en compte els factors següents per garantir un nivell satisfactori de seguretat de les persones a bord o en terra durant la utilització de l'aeronau:

2.1.1 Cal establir els tipus d'utilització per als quals s'hagi homologat l'aeronau, així com les limitacions i la informació necessària per a la seva utilització en condicions de seguretat, incloent-hi les limitacions mediambientals i el rendiment;

2.1.2 L'aeronau s'ha de poder controlar i maniobrar en totes les condicions d'utilització previsibles, fins i tot després d'una avaria en un o, si s'escau, diversos sistemes de propulsió. S'han de prendre degudament en compte la força del pilot, l'entorn de la cabina de pilotatge, la càrrega de treball del pilot i les consideracions amb relació a altres factors humans, així com la fase del vol i la seva durada;

2.1.3 Ha de ser possible fer una transició gradual entre una fase de vol i una altra sense que això requereixi un nivell excepcional de destresa, estat d'alerta, força o càrrega de treball per part del pilot en qualsevol condicions probables d'utilització;

2.1.4 L'aeronau ha de tenir una estabilitat que garanteixi que les exigències a què hagi de fer front el pilot no siguin excessives tenint en compte la fase de vol i la durada;

2.1.5 S'han d'establir procediments per a l'explotació de l'aeronau en condicions normals, d'avaria i d'emergència;

2.1.6 S'han de preveure advertiments o altres mitjans dissuasius, apropiats al cas, destinats a impedir que se sobrepassin les condicions normals de vol;

2.1.7 Les característiques de l'aeronau i dels seus sistemes han de permetre restablir la normalitat quan s'hagi travessat una situació extrema compresa en el domini de vol.

2.2 Les limitacions de funcionament i altra informació necessària per a la utilització de l'aeronau en condicions de seguretat s'han de comunicar als membres de la tripulació.

2.3 El funcionament de l'aeronau s'ha de protegir contra els perills resultants de les condicions adverses, tant externes com internes, incloses les condicions mediambientals.

2.3.1 En particular, no s'han de derivar situacions d'inseguretat de l'exposició a fenòmens com –encara que no només– les condicions meteorològiques adverses, els llamps, l'impacte d'aus, els camps radiats d'altres freqüències, l'ozó, etc., que siguin raonables de preveure durant la utilització de l'aeronau.

2.3.2 Els compartiments de la cabina han d'oferir als passatgers condicions de transport apropiades i una protecció adequada contra qualsevol perill en explotacions de vol o de què resultin situacions d'emergència, inclosos el foc, el fum, els gasos tòxics i els riscos de descompressió ràpida. S'han d'establir disposicions per oferir als ocupants les màximes probabilitats d'evitar qualsevol lesió greu i de poder abandonar ràpidament l'aeronau, així com per protegir-los contra els efectes de les forces de desaceleració en cas d'aterratge o amaratge urgent. S'han de preveure senyals o cartells clars i inequívocs, en funció de les necessitats, per tal d'oferir instruccions als ocupants que els permetin adoptar comportaments adequats i segurs i localitzar i utilitzar correctament els equips de seguretat. Els equips de seguretat obligatoris han de ser accessibles fàcilment.

2.3.3 Els compartiments de la tripulació han d'estar disposats de tal manera que es facilitin les operacions de vol, inclosos els mitjans que permetin prendre consciència de situacions, i la gestió de qualsevol situació o emergència esperades. L'entorn dels compartiments de la tripulació no ha de comprometre la capacitat de la tripulació per fer les seves tasques i ha d'estar dissenyat de tal manera que eviti interferències durant les operacions i un ús erroni dels controls.