

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

El Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), sobre “Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves”, se incorpora en España, en sus aspectos sustantivos, a través de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles.

La Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles, completa la incorporación del citado Anexo 7, y, en desarrollo del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, establece las disposiciones complementarias relativas a la colocación y dimensiones de las marcas de nacionalidad y matrícula, así como los requisitos relativos a la placa de identificación que deben llevar las aeronaves. Entre otras cuestiones esta orden, siguiendo lo previsto en el Anexo 7, define las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA), las no tripuladas que son pilotadas desde una estación de pilotaje a distancia, lo que excluye las denominadas “aeronaves autónomas”, las operadas o diseñadas para operar de forma autónoma.

A partir del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, se establece en la Unión Europea el régimen aplicable a los sistemas de aeronaves no tripuladas («UAS» por sus siglas en inglés «*Unmanned Aircraft Systems*»), que incluye tanto las aeronaves pilotadas por control remoto como las aeronaves autónomas.

Este nuevo régimen obligó a la modificación del artículo once, letra b), de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, mediante la disposición final primera del Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda.

Por último, el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas, en su artículo 14.7 establece la obligación de registro de las aeronaves cuyo diseño esté sujeto a certificación y remite, en cuanto al establecimiento de las marcas de nacionalidad y matrícula, a lo previsto en el Anexo 7 del citado Convenio de Chicago 1944.

Es preciso, en consecuencia, modificar la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, para incluir el concepto y definición de “aeronave no tripulada”, sustituyendo el de “aeronave pilotada por control remoto” para permitir la completa aplicación, cuando proceda, del régimen aplicable a las marcas de nacionalidad y matrícula a las aeronaves no tripuladas que deban inscribirse en el Registro de matrícula de aeronaves civiles. Esta modificación se aprovecha para actualizar la referencia a la normativa europea aplicable para la definición del concepto de aeronave histórica y contemplar la posibilidad de reducir las dimensiones de sus marcas de nacionalidad y matrícula, así como para cubrir las lagunas detectadas sobre el emplazamiento de las marcas de nacionalidad y matrícula y los colores de la bandera española.

Esta orden atiende a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En relación con los principios de necesidad y eficacia, la norma responde a la razón de interés general de seguridad pública, en su vertiente de seguridad aérea; y es el instrumento apropiado para cumplir los objetivos fijados mediante una norma de rango adecuado.

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

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

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

Esta orden se dicta en el ejercicio de las competencias atribuidas al Estado en el artículo 149.1.20ª de la Constitución Española, y al amparo de la habilitación normativa contenida en la disposición final tercera del Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa de la Ministra de Hacienda y Función Pública, (...) el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día...,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación de la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles.*

Se introducen las siguientes modificaciones en la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles:

Uno. Se modifican las letras a) y b) del artículo 2.1 que pasan a tener la siguiente redacción:

«a) Aeronaves históricas, las que cumplan los criterios establecidos en el anexo I, apartado 1, letra a) del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, así como reproducciones de las mismas cuyo diseño estructural sea similar al de la aeronave original.

b) Aeronave no tripulada, la definida en el artículo once de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.»

Dos. Se modifica el artículo 3.2 que queda redactado como sigue:

“2. Una aeronave que se prevé que volará sin piloto a bordo se clasificará, además, como no tripulada. Las aeronaves no tripuladas incluyen además de las definidas en el artículo 2.1, letra b), los globos libres no tripulados.”

Tres. Se modifica el artículo 5.2 que queda redactado de la siguiente forma:

«2. La placa de identificación se fijará a la aeronave en un lugar visible, cerca de una entrada principal o, en el caso de una aeronave no tripulada, se fijará, de modo que sea visible, cerca de la entrada o el compartimento principal, o bien, se fijará de modo que sobresalga, en la parte exterior de la aeronave si no hay entrada o compartimento principal.»

Cuatro. Se modifica el título del artículo 6 y su apartado 1 que pasan a quedar redactados en los siguientes términos:

«Artículo 6. Aeronaves no tripuladas, históricas o destinadas a acrobacias

1. Previa autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, siempre que permitan que la aeronave sea identificada fácilmente:

a) Las aeronaves históricas y sus réplicas, las aeronaves no tripuladas y aquellas que realicen actividades de acrobacia aérea podrán ostentar las marcas de nacionalidad y matrícula en tamaño reducido.

b) Además, las aeronaves históricas, sus réplicas y las aeronaves que realicen actividades de acrobacia aérea podrán exhibir la matrícula original o cualquier otro anagrama identificativo como parte de la decoración, además de las marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave.

En el caso de aeronaves históricas que hubieran estado incluidas en el Registro de Aeronaves de la Defensa, para la autorización de uso de marcas de nacionalidad y matrícula originales se recabará la conformidad del Ministerio de Defensa.»

Cinco. Se modifica el apartado 1 de la letra A) del Anexo II, para adicionarle una nueva letra d) del siguiente tenor:

«d) Con relación al emplazamiento de las marcas de nacionalidad y matrícula será preferentemente horizontal; aceptándose la ubicación de manera vertical siempre que la disposición de las letras sea horizontal, en este último caso la matrícula se escribirá de arriba a abajo.»

Seis. Se modifica la letra D), del Anexo II, parte D) que pasa a tener la siguiente redacción:

«D) Colocación y dimensiones de los colores de la bandera de España.

1. En la aeronave se pintará o se fijará de cualquier otra forma que le dé una permanencia similar una franja con los colores de la bandera nacional, o la propia bandera nacional, que deberá colocarse:

(i) En los aerostatos que no sean globos libres no tripulados, junto a las marcas de nacionalidad y matrícula o justo encima o debajo de ella. Como alternativa, se permite la colocación de la bandera nacional en el cabo de corona, preferiblemente en su tercio inferior.

(ii) En los aerodinos, cuando se exhiba la franja con los colores de la bandera, en el fuselaje de la aeronave o, alternativamente, a través de toda la superficie vertical de cola, por encima de la parte superior de las marcas de nacionalidad y matrícula y paralela a las mismas y a la

línea de vuelo. Cuando se exhiba la propia bandera, podrá colocarse en cualquier superficie exterior, a ambos lados de la aeronave.

2. La altura de la franja con los colores de la bandera o la propia bandera, será, al menos, la que corresponda a las marcas de nacionalidad y matrícula según el apartado B de este anexo, incluida la reducción del tamaño cuando proceda conforme a dicho apartado.

3. Si la superficie sobre la que se pinta o fija la bandera nacional es de uno de los colores de la propia bandera, o si tiene un diseño que dificulta su identificación, la bandera se enmarcará en un recuadro de otro color, de suficiente grosor para facilitar su distinción.»

Disposición adicional primera. *No incremento del gasto público.*

Las disposiciones de esta orden ministerial serán atendidas con las disponibilidades presupuestarias existentes en cada ejercicio y con los medios personales existentes y no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición adicional segunda. *Adaptación a las normas técnicas sobre la colocación y dimensiones de los colores de la bandera.*

Las aeronaves que no cumplan con lo previsto en el artículo único, apartado seis, dispondrán de un plazo de cuatro meses para adaptarse a lo dispuesto en él.

Disposición final primera. *Título competencial.*

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

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

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