



RESOLUCIÓN DE LA DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, POR LA QUE SE ESTABLECE LA ACEPTACIÓN DE LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD DE APLICACIÓN A AERONAVES EXCLUIDAS DEL REGLAMENTO 2018/1139

ANTECEDENTES

Una Directiva de Aeronavegabilidad (en adelante, AD) es, en esencia, un mandato técnico de obligado cumplimiento que se dicta cuando existen evidencias de una condición insegura en una aeronave o en un producto aeronáutico (motor, hélice, componente o equipo) y esa condición puede repetirse en otras unidades. Su finalidad es restablecer o preservar un nivel aceptable de seguridad mediante medidas concretas.

La aeronavegabilidad continuada se articula sobre un reparto clásico de responsabilidades. El Estado de Diseño, a través de su autoridad competente, asume la responsabilidad primaria vinculada al diseño: investiga las condiciones inseguras, determina acciones correctoras y, cuando procede, emite las AD correspondientes. En paralelo, el Estado de matrícula es responsable de asegurar que las aeronaves inscritas en su registro se mantienen aeronavegables durante toda su vida operativa, lo que se traduce en exigir a titulares y operadores el cumplimiento de la información obligatoria de aeronavegabilidad aplicable y el mantenimiento conforme al marco regulatorio vigente.

Cuando el Estado de Diseño emite una AD y la aeronave está matriculada en otro Estado, esa AD no despliega automáticamente efectos obligatorios fuera de la jurisdicción del emisor. Para que resulte exigible en el Estado de matrícula, debe operar un mecanismo jurídico de reconocimiento, adopción o aceptación —previsto en el ordenamiento del Estado de matrícula o en el marco supranacional aplicable— que permita incorporar esa AD como información obligatoria aplicable. En ausencia de ese mecanismo, la autoridad del Estado de matrícula debe decidir cómo asegura el mismo nivel de seguridad: adoptando la AD del Estado de Diseño, emitiendo una directiva propia equivalente o estableciendo condiciones alternativas, siempre con el objetivo de mantener la continuidad de la aeronavegabilidad y la coherencia del sistema de seguridad operacional.

El objetivo de esta resolución es establecer la aceptación de las AD de los Estados de Diseño o EASA aplicables a las aeronaves para las que España es competente en materia de aeronavegabilidad continuada, es decir, las aeronaves matriculadas en España excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 1139/2018 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.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. Habilitación y competencia

1. El Real Decreto 660/2001, de 22 de junio, por el que se regula la certificación de las aeronaves civiles y de los productos y piezas relacionados con ellas, establece en su artículo 8:

Artículo 8. Directivas de aeronavegabilidad.

*1. Para salvaguardar la seguridad de la navegación aérea, **la Agencia Estatal de Seguridad Aérea** podrá emitir directivas de aeronavegabilidad relativas a productos, piezas e instrumentos diseñados, certificados o fabricados en España, **y podrá aceptar las directivas de aeronavegabilidad emitidas por otros Estados respecto de los productos, piezas e instrumentos diseñados, certificados o fabricados por entidades bajo su jurisdicción.***

NOTA: Este artículo es aplicable a todas las aeronaves civiles y a los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, siempre que estén excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139.

2. El Real Decreto 141/2025, de 25 de febrero, por el que se establecen los requisitos esenciales de aeronavegabilidad de las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULM) y por el que se modifica tanto la Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados, establece en su artículo 39:

Artículo 39. Directivas de aeronavegabilidad.

1. Se consideran directivas de aeronavegabilidad aplicables a las aeronaves ULM:

- a) Las emitidas por la autoridad aeronáutica del país responsable del certificado de tipo restringido o documento equivalente en base al cual fue emitido el certificado de aeronavegabilidad restringido;*
- b) Las emitidas por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) para aquellos componentes y equipos instalados en aeronaves ULM;*
- c) Las emitidas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.*

Por todo lo expuesto, la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en virtud de las competencias que le confiere el artículo 9.1.ñ) del Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea aprobado por el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero,

RESUELVE:

PRIMERO. Ámbito de aplicación

Esta resolución es aplicable a las aeronaves con matrícula española excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139. Concretamente, se aplica a:

- I. Aeronaves excluidas de la normativa europea en base al artículo 2 punto 3 letra a) del Reglamento (UE) 2018/1139.

- II. Aeronaves históricas, según se definen en el Anexo I al Reglamento (UE) 2018/1139, así como sus reproducciones y cuyo diseño estructural sea similar al de la aeronave original.
- III. Aeronaves específicamente diseñadas o modificadas para investigación o para propósitos de experimentación o científicos, y que puedan producirse en un número muy limitado.
- IV. Aeronaves, incluidas las que se suministran en forma de equipo, que hayan sido construidas o montadas por lo menos en un 51 % por un aficionado o una asociación de aficionados sin ánimo de lucro, para sus propios fines y sin objetivo comercial alguno;
- V. Aeronaves que hayan estado al servicio de fuerzas militares, a menos que sean de un tipo para el que la Agencia haya adoptado un estándar de diseño, así como sus reproducciones y cuyo diseño estructural sea similar al de la aeronave original.
- VI. Aviones que no tengan más de dos asientos, una velocidad de pérdida cuantificable o una velocidad de vuelo constante mínima en la configuración de aterrizaje que no exceda de 45 nudos de velocidad calibrada y una masa máxima de despegue (MTOM), según lo registrado por el Estado miembro, de no más de 600 kg para los aviones no destinados a operar en el agua o 650 kg para los aviones destinados a operar en el agua;
- VII. Helicópteros que no tengan más de dos asientos y una MTOM registrada por el Estado miembro, de no más de 600 kg para los helicópteros no destinados a operar en el agua o de 650 kg para los destinados a operar en el agua;
- VIII. Planeadores y planeadores a motor, con excepción de los planeadores a motor no tripulados, que no tengan más de dos asientos y un MTOM, según lo registrado por el Estado miembro, de no más de 600 kg.
- IX. Autogiros monoplaza y biplaza con una MTOM no superior a 600 kg;
- X. Globos y dirigibles para uno o dos ocupantes y un volumen máximo por diseño, en el caso del aire caliente, no superior a 1 200 m³, y en el caso de otros gases de elevación no superior a 400 m³;
- XI. Cualquier otra aeronave tripulada con una masa máxima en vacío, incluido el combustible, no superior a 70 kg.

SEGUNDO. Establecimiento de directivas de aeronavegabilidad aceptadas por AESA

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) considera como aceptadas y, por tanto, aplicable a las aeronaves, motores, hélices y a los componentes y equipos instalados en ellas, incluidos en el alcance de esta resolución, las AD emitidas por las siguientes autoridades:

- La Autoridad Aeronáutica del Estado responsable del certificado de tipo (normal o restringido) o documento equivalente en base al cual fue emitido el certificado de aeronavegabilidad según el listado de aeronaves AESA publicado en la Web de AESA, o la Autoridad Aeronáutica del Estado de Diseño de la aeronave.
- La Autoridad Aeronáutica del Estado de Diseño de las hélices y motores en ellas instalados.
- EASA para componentes, equipos, hélices y motores.
- EASA para aquellos productos iguales a productos EASA o aquellos productos derivados de productos EASA.

No obstante, la AESA podrá decidir la no adopción de una AD emitida por alguna de las Autoridades Aeronáuticas anteriormente citadas, fundamentalmente por razones vinculadas a la evaluación de riesgos, a

la eficacia técnica de la medida propuesta o a la necesaria coherencia con la normativa vigente, como por ejemplo:

- Se considera que la medida propuesta por el Estado emisor no aborda adecuadamente el riesgo o que existen alternativas más eficaces.
- La AD emitida por otra Autoridad Aeronáutica introduce requisitos que no son coherentes con la normativa existente, con el fin de evitar discrepancias en la regulación.
- Ya se ha emitido una AD que aborda el mismo problema de seguridad, por lo que se evitan duplicidades.
- Justificación insuficiente: es posible que AESA no disponga de datos suficientes para determinar la existencia de una condición insegura para las aeronaves matriculadas en España, o que el riesgo identificado no se considere lo suficientemente proporcionado como para justificar las medidas requeridas por la AD extranjera según el propio marco regulatorio de AESA. Configuración de flota diferente: los modelos o configuraciones específicos de aeronaves (p. ej., modificaciones opcionales/STC instalados) registradas en AESA, pueden diferir de los del estado de diseño, lo que significa que la condición insegura no es aplicable o ya se ha mitigado por otros medios.
- Acciones alternativas: AESA podría estar considerando o ya ha establecido acciones alternativas para mitigar el riesgo de seguridad mediante otra documentación o mandatos que no requieren la adopción directa de la AD extranjera.

Para identificar las AD no adoptadas por AESA, estas serán publicadas por AESA indicando claramente la NO adopción de la AD.

TERCERO. Aplicación de directivas ya en vigor

Aquellas aeronaves que, a la entrada en vigor de la presente resolución, estén afectadas por alguna de las AD indicadas en el punto SEGUNDO, dispondrán de un periodo de un año para la implementación de sus disposiciones (si fuese de aplicación), salvo que:

- a) La propia AD establezca un periodo de aplicación mayor, o
- b) AESA detecte que una directiva deba ser implementada en los plazos que en ella se indican. En este caso, AESA deberá emitir una Directiva.
- c) Se haya emitido por parte de AESA un Método Alternativo de Cumplimiento.

CUARTO. Método Alternativo de Cumplimiento

AESA podrá emitir, de oficio o a petición del interesado, un Método Alternativo de Cumplimiento a cualquiera de las AD aceptadas por el punto segundo de esta resolución, mediante el cual se establece una forma distinta a la especificada en la AD para abordar la condición insegura en productos, piezas y equipos reflejada en la directiva.

Un Método Alternativo de Cumplimiento debe proporcionar un nivel de seguridad equivalente al que se restablece mediante el cumplimiento de la AD original, por medio por ejemplo de:

- Modificaciones alternativas,
- Procedimientos de inspección alternativos,
- Intervalos y/o procedimientos de mantenimiento alternativos,
- Procedimientos operativos específicos o limitaciones, etc.

QUINTO. Vigencia.

La resolución se aplicará desde la fecha de su publicación.

SEXTO. Publicidad.

Esta resolución deberá publicarse en la página web de AESA.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, ante la Sección de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Central de Instancia de Madrid, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación de este acto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998 de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa o alternatively, recurso potestativo de reposición ante la Directora de AESA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente a la publicación de esta resolución.

DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
(Firmado electrónicamente)
Fdo.: Montserrat Mestres Domenech