



Consulta pública previa sobre el proyecto de Real Decreto de verificación de aeródromos y de derogación del RD 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueba el reglamento de certificación y se establecen las normas técnicas de los aeropuertos públicos españoles.

---

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, con el objetivo de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas, con carácter previo a la elaboración del correspondiente borrador o borradores, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en la Orden PRE/1590/2016, de 3 de octubre, por la se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 2016, por el que se dictan instrucciones para habilitar la participación pública en el proceso de elaboración normativa a través de los portales web de los departamentos ministeriales, se plantea la siguiente consulta pública.

Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren pueden hacer llegar sus opiniones sobre su contenido, hasta el día 13 de marzo de 2020, a través del siguiente buzón de correo electrónico:

[con.publicas.aesa@seguridadaerea.es](mailto:con.publicas.aesa@seguridadaerea.es)

Sólo serán consideradas las observaciones en las que el remitente esté identificado.

Muchas gracias por su colaboración.

Madrid, 27 de Febrero de 2020.

De acuerdo con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno se sustancia la consulta pública sobre un proyecto de Real Decreto de verificación de aeródromos y de derogación del RD 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño, operación y gestión de la seguridad operacional de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

## 1. Antecedentes de la norma

La norma nacional actualmente vigente es el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueba el reglamento de certificación y se establecen las normas técnicas de los aeropuertos públicos españoles. Las normas técnicas del anexo de este Real Decreto constituyen la trasposición al ordenamiento jurídico español de las enmiendas del Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) vigentes en ese momento (Vol. I, ed. 4ª, enmienda 9 y Vol. II ed. 3ª enmienda 3).

En noviembre de 2009 entra en vigor el Reglamento (EC) 1108/2009, que modifica el Reglamento (EC) 216/2008, por el que se extienden las competencias de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA, en sus siglas en inglés) a los aeródromos. Se definen cuáles deben ser certificados bajo la normativa de la Unión Europea (aquellos abiertos para uso público, que prestan servicio al transporte aéreo comercial, tienen una pista pavimentada instrumental de 800 metros o más, o se utilizan exclusivamente para helicópteros que utilicen procedimientos de aproximación o de salida por instrumentos). El resto de los aeródromos quedarán bajo el amparo de la normativa desarrollada por cada Estado miembro.

En el ámbito nacional, en julio de 2011, entra en vigor la orden FOM/2086/2011, por la que se actualiza el anexo de normas técnicas del Real Decreto 862/2009 a las nuevas enmiendas del Anexo 14 de OACI que se habían publicado en ese momento (Vol. I ed. 5ª enmiendas 10 A y B y Vol. II ed. 3 enmienda 4).

En agosto de 2011 entra en vigor el Real Decreto 1189/2011 por el que se modifica el Real Decreto 862/2009. Esta modificación introduce cambios importantes, destacando las siguientes:

- La clasificación de los aeropuertos españoles en dos tipos, públicos y restringidos. Se consideran de uso público aquellos que albergan operaciones de transporte comercial de pasajeros, mercancías y correo, mantenimiento de aeronaves para transporte comercial, base de escuelas de vuelo para pilotos comerciales y de aerotaxi, y vuelos turísticos. El resto de los aeródromos se consideran restringidos.
- Se establece la verificación de los aeropuertos de uso público, de competencia estatal; incluyendo así también en la verificación la parte de las normas técnicas y procedimientos del manual por los órganos competentes de las comunidades autónomas.

En marzo de 2014 entra en vigor el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, por el que se desarrolla la legislación base de los aeródromos, estableciendo los requisitos y procedimientos administrativos para la certificación.

En abril de 2014 entra en vigor el Real Decreto 217/2014, que modifica el Real Decreto 862/2009, modificando la definición de aeródromos de uso público, que con independencia de que estén abiertos o no a todos los usuarios, son aquellos en los que se realiza transporte comercial incluido aerotaxi, con lo que se permite el mantenimiento de aeronaves comerciales, las escuelas de vuelo y el vuelo turístico en aeródromos

restringidos. Se introduce el criterio de flexibilidad para que los aeródromos puedan cambiar según sus necesidades de uso público a restringido.

El Real Decreto 862/2009 sigue conteniendo normas relativas a los aeródromos de uso público fuera del ámbito de la certificación definida en dicha normativa europea, no siendo aplicable en materia de certificación de aeropuertos.

Desde la publicación de la orden FOM 2086/2011 se han publicado diversas enmiendas del Anexo 14 y hay otras enmiendas que van a entrar en vigor en el futuro próximo, así como la adopción del Anexo 19 desde febrero de 2013 por la OACI por el que se regulan los sistemas de gestión de la seguridad operacional, lo cual también afecta a los gestores de aeródromos.

En septiembre de 2018 entró en vigor el nuevo Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea EASA. Este reglamento deroga el Reglamento (CE) 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008.

Dada la situación actual de estas normas, resulta necesario dotar de un único instrumento jurídico al sector que permita disponer de un Real Decreto de verificación de aeródromos, derogando así el Real Decreto 862/2009, principalmente.

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

La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) asume competencias en aeródromos mediante el Reglamento 1108/2009, y ya desde ese momento la certificación queda fuera del alcance del Real Decreto 862/2009.

A partir del Reglamento europeo base (anterior Reglamento (CE) 216/2008), el Reglamento de Ejecución 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, es obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro (artículo 288 TFUE).

En aras del principio de seguridad jurídica, se aboga por que la publicación del reglamento en el Diario Oficial de la Unión Europea sea seguida en el ámbito interno de una propuesta que se considera necesaria para eliminar situaciones de incertidumbre derivadas de la existencia de normas en el Derecho nacional incompatibles con el Derecho europeo.

Como se ha citado anteriormente, el Real Decreto 862/2009 sigue conteniendo normas relativas a los aeródromos de uso público en materia de certificación de aeropuertos, que no es aplicable actualmente.

Además, cabe resolver la actualización de las normas técnicas de aeródromos incluidas en el RD 862/2009, utilizando un mecanismo ágil de adaptación de la normativa nacional a las enmiendas del Anexo 14 de OACI, la cual no se ha llevado a cabo desde la orden FOM 2086/2011 y sus actualizaciones.

La publicación de un nuevo Anexo 19 de OACI refleja la estructura básica del sistema de gestión de seguridad también de los aeródromos; por ello, la normativa nacional de verificación debe contener las disposiciones de este Anexo, de aquellos requisitos de seguridad operacional que afecten a los gestores de aeródromos.

Todo ello, sin olvidar que la pretensión de la futura norma debe ser solucionar los problemas que hoy en día existen a raíz de exigencia de idénticos requisitos normativos, independientemente del tipo de tráfico que reciban dichos aeródromos.

Además, cabe destacar que a raíz de la publicación en noviembre de 2012 del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión por el que se regulan las operaciones aéreas comerciales y otras operaciones, se permiten las operaciones comerciales en lugares de operación (operating sites) para ciertas aeronaves, siendo estos sitios cualquier lugar distinto de un aeródromo y seleccionado por el piloto o el operador para aterrizar y despegar.

La elaboración de una nueva norma debe cubrir todos estos aspectos y proceder a la derogación del RD 862/2009, depurando así el ordenamiento jurídico nacional para evitar conflictos en el ámbito normativo.

### 3. Necesidad y oportunidad de su aprobación.

La necesidad de elaborar la propuesta normativa se justifica en esencia basada en los cambios normativos producidos en el ámbito de la OACI y de la UE, así como en la experiencia adquirida en la aplicación de la normativa, lo que ha evidenciado ámbitos de mejora susceptibles de ser incorporados en el ámbito nacional.

También es necesaria la ordenación de las actividades de transporte que se pueden hacer en cada tipo de aeródromo:

- Públicos: transporte aéreo comercial.
- Restringidos: no transporte comercial salvo las excepciones que se establezcan reglamentariamente.
- Eventuales: limitación del número de operaciones en un RD de alcance nacional. Aclaración del concepto de eventual.
- Lugares de operación: se permite su uso en España para transporte comercial según el Reglamento (UE) 965/2012.

Además, se presenta la oportunidad de actualizar las normas técnicas a las últimas enmiendas del Anexo 14 e introducir la reglamentación sobre sistemas de gestión de la seguridad del Anexo 19, ambos de OACI.

Resulta, a su vez, necesario dotar de un instrumento jurídico necesario al sector para que la aplicación de la normativa referida se realice sin la existencia de vacíos legales que generen inseguridad jurídica.

Se exige que sea capaz de adaptar los requerimientos de verificación de los aeródromos de uso público con el fin de flexibilizar los escenarios actuales de su utilización, adaptando los requisitos al número y complejidad de las operaciones que tengan lugar en los aeródromos.

En este caso, aparece la oportunidad de flexibilizar el proceso de verificación en cuanto a los manuales de aeródromos, procedimientos y sistemas de gestión de la seguridad operacional, así como el tratamiento de las desviaciones de las normas y recomendaciones que provienen de OACI.

### 4. Objetivos de la norma.

El objetivo de la iniciativa es establecer un único marco normativo a nivel nacional adecuado mediante la promulgación de un nuevo Real Decreto que recoja en un único cuerpo legal toda la normativa vigente en materia de verificación de aeródromos de uso público y las normas y métodos recomendados de diseño y operación y la gestión de la seguridad operacional de estos aeródromos.



##### 5. Posibles soluciones alternativas, regulatorias y no regulatorias.

No se han contemplado otras opciones ya que no actuar implicaría prolongar una inadecuada situación en la que los Estados miembros tienen la obligación de eliminar situaciones de incertidumbre jurídica y de depurar el ordenamiento jurídico, tal y como se ha citado en el punto 2 de esta consulta pública.