



MINISTERIO  
DE FOMENTO



**Consulta pública previa sobre el proyecto de Orden Ministerial por la que se aprueban los requisitos de los certificados médicos de las personas con discapacidad para pilotar aeronaves por control remoto.**

---

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 22 de Mayo de 2018, 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, 24de Mayo de 201.

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 Orden Ministerial por la que se aprueban los requisitos de los certificados médicos de las personas con discapacidad para pilotar aeronaves por control remotos.

### **1. Antecedentes de la norma**

El Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS).

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

La futura norma responde a la necesidad de dar respuesta a un sector en claro auge y con un gran potencial de crecimiento. Los RPAS han experimentado crecimiento exponencial en los últimos años tanto en su número como en la variedad de aplicaciones. La principal ventaja que ofrecen respecto de las aeronaves tripuladas reside en la reducción de riesgos; el hecho de no embarcar personas en la aeronave permite realizar misiones de mayor dificultad, que con sistemas tripulados serían difíciles de asumir. Además, por sus características, se pueden optimizar los costes operativos, agilizando y abaratando las operaciones, así como reducir los gastos de fabricación respecto de aeronaves convencionales. En contraposición, aparecen otros riesgos diferentes a los presentes en la aviación tripulada derivados por el hecho de establecer un enlace de mando y control a distancia, y por presentar distintos matices en lo referente a la “consciencia situacional” del piloto al no encontrarse embarcado en la aeronave.

Las altas exigencias médicas que se requieren para los pilotos de aeronaves convencionales no deben ser requisitos exigibles en su integridad a los pilotos de aeronaves por control remoto.

Así, puede haber en el caso de personas con una discapacidad musculoesquelética o limitación cognitiva, psicofísica o sensorial que les permitan pilotar RPA's, y que no cumplan los requisitos establecidos para operar aeronaves de peso inferior a 25 Kg de masa máxima al despegue (LAPL) o superior a los 25 Kg (Clase 2 o Clase 3) pueden ser titulares de un Certificado Médico Nacional.

En estos casos podrían optar al “Certificado Nacional para aeronave pilotada por control remoto.

La Autoridad Nacional, una vez revisados los informes médicos pertinentes, será quién determine la idoneidad de un Certificado Médico Nacional para piloto de aeronave por control remoto, y responsable de gestionar los certificados médicos correspondiente a las mismas con peso superior a 25 Kg, si la denegación procede de un certificado médico Clase 2 o Clase 3 y con peso inferior a 25 Kg si la denegación procede de un certificado LAPL.

Las atribuciones del Certificado Médico nacional sería el correspondiente al certificado médico solicitado por el interesado, ello sin perjuicio de otras limitaciones operacionales que puedan ser aplicables al interesado/a y establecidas por la Autoridad.

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

El Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) en su disposición final quinta establece que:” Por orden del Ministro de Fomento se podrán dictar las disposiciones de desarrollo de este real decreto, en particular para establecer los criterios que permitan determinar que la aeronave es de diseño simple y los requisitos de los certificados médicos de las personas con discapacidad”.

Se trata de dar contenido a la previsión ya contenida en el real decreto citado, que ya estableció su necesidad, siendo oportuno no retrasar el acceso al desarrollo de esta actividad a las personas que ahora no pueden hacerlo.

#### **4. Objetivos de la norma.**

El objetivo de la norma es dar cabida a un colectivo de personas que no siendo aptas para la tripulación de aeronaves convencionales, si lo son para las aeronaves pilotadas por control remoto.

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

No actuar. No se ha contemplado, ya que implicaría prolongar las restricciones que ahora mismo existen para ciertas limitaciones psicofísicas que no se encuentran justificadas en razón de la seguridad aeronáutica.