



ASESORIA JURIDICA

CONSULTA SOBRE VUELO DE ULTRALIGEROS EN ESPACIOS AEREOS CONTROLADOS

Pregunta:

Por ser bastante reiterada en los foros aeronáuticos y habernos llegado como consulta técnica en alguna ocasión a AEPUL te pasamos esta pregunta para que como Asesor Jurídico de AEPUL que eres nos des un poco de luz.

Dio la casualidad de que salió el tema en una de las reuniones que hemos mantenido con funcionarios inspectores de AESA y, en uno de los casos la respuesta fue muy tajante, sacando el librito de normativa y mostrándonos este texto:

ORDEN DE 24 DE ABRIL DE 1986 POR LA QUE SE REGULA EL VUELO EN ULTRALIGERO.

Publicado en el BOE 7-5-1986, núm. 109, [pág. 16142]

Artículo 8. Práctica de vuelo.

a) Los Centros de Vuelo de Ultraligeros sin Escuela a que se refiere esta normativa desarrollarán sus actividades de vuelo bajo supervisión del Jefe de Vuelos o, en su defecto, del Piloto que éste designe para que le sustituya en su ausencia.

b) Los Centros de Ultraligeros con Escuela desarrollarán su actividad de enseñanza bajo la supervisión y responsabilidad de un Instructor de Vuelo de Ultraligeros.

c) Es obligatorio el uso de casco protector y arnés o cinturón de seguridad para la práctica del vuelo.

d) La altura máxima del vuelo no será superior a 300 metros sobre tierra o agua.

e) No se efectuarán los vuelos en espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, sobre zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas.

f) Autorización del propietario o poseedor legítimo del terreno donde se despegue o aterrice.



ASESORIA JURIDICA

g) Los vuelos se realizarán siempre en condiciones meteorológicas de vuelo visual diurno.

Con carácter excepcional, por causa justificada y previa petición razonada ante la Dirección General de Aviación Civil, podrán dejarse en suspenso algunas de las limitaciones operativas anteriormente expuestas.

Para este inspector está muy claro y no hay más que hablar: habría que pedir al mismísimo jefe de la AESA una solicitud cada vez que quisiera “sacar los pies del plato” un piloto de ULM.

Entendemos, y de esto debes saber mucho más que nosotros, que un Real Decreto es una norma de carácter superior a una Orden Ministerial, por lo que lo anterior será nuestra normativa de aplicación en tanto que no contravenga o sea matizada por otra normativa de rango superior.

El hecho es hay una norma de rango superior que la matiza en el sentido que te pasamos a explicar.

En cuanto al ámbito de aplicación de la norma obtenemos lo siguiente:

REAL DECRETO 57/2002, DE 18 DE ENERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE CIRCULACION AEREA.

CAPÍTULO 2

2.2. APLICACION DEL REGLAMENTO DEL AIRE

2.2.1. Aplicación territorial del Reglamento del Aire.

2.2.1.1. El presente Reglamento se aplicará a las aeronaves españolas sujetas a las normas de la circulación aérea general, cualquiera que sea el espacio aéreo o el territorio en el que se encuentren, siempre que no se oponga a las normas dictadas por el Estado que tenga jurisdicción sobre él.

2.3.3.1.2. Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:

- a) cualquier vuelo IFR o parte del mismo;***
- b) cualquier vuelo VFR o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;***



ASESORIA JURIDICA

- c) cualquier vuelo VFR que requiera el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;*
- d) cualquier vuelo VFR dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación;*
- e) todo vuelo VFR a través de fronteras internacionales.*
- f) cualquier vuelo VFR nocturno.*

Podrán constituir excepción a dicha regla:

- i) los vuelos militares en misiones tácticas o de defensa aérea,*
 - ii) los vuelos de búsqueda y salvamento en misiones de urgencia y*
 - iii) los vuelos expresamente autorizados por la autoridad competente.*
- Los vuelos exceptuados de presentar un plan de vuelo relacionados en i), ii) y iii) se realizarán conforme a las reglas de vuelo por instrumentos, a las reglas de vuelo visual o a las reglas de vuelo visual nocturno, según se acuerde en cada caso con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.*

La expresión “plan de vuelo” se aplica a la información acerca de los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que comprenda la totalidad o parte de la ruta de vuelo y, en los supuestos exceptuados, a la información que se exige cuando se trata de obtener autorización para una parte secundaria de un vuelo, como podría ser si se quisiera cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él.

Nota: No será necesaria la presentación de plan de vuelo para el vuelo VFR en aeródromos no controlados y en espacio aéreo clases E, F y G, a menos que se cruce una frontera internacional o que la autoridad ATS competente lo requiera para evitar la posible necesidad de interceptación o que el piloto solicite servicios de tránsito aéreo

Al leer esto entendemos varias cosas:

- Los ULMs están en el ámbito de aplicación del RCA, como todo lo que vuela.
- Los ULMs pueden, y deben, abrir un plan de vuelo (obtener una autorización) para hacer cosas tales como volar en espacio aéreo controlado, aterrizar en aeropuertos controlados o cruzar la frontera española.



ASESORIA JURIDICA

- Obtener la aceptación de un Plan de Vuelo se considera **obtener una autorización** de la Autoridad ATS competente.

Y estas cosas nos quedan aún más claras cuando leemos:

REAL DECRETO 57/2002, DE 18 DE ENERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE CIRCULACION AEREA.

LIBRO PRIMERO-DEFINICIONES Y ABREVIATURAS-CAPÍTULO 1

1.1. DEFINICIONES

En el texto de este documento la palabra servicio se emplea en sentido abstracto para designar funciones o servicio prestado y la palabra dependencia se usa para designar un organismo o entidad que preste un servicio.

En el presente documento los términos y expresiones indicados a continuación tienen los significados siguientes:

...

Autoridad ATS competente civil.

La autoridad correspondiente, designada por la autoridad competente (Dirección General de Aviación Civil), responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

...

Plan de vuelo.

Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Siendo así, entendemos que no tiene por qué autorizarnos expresamente la petición el mismísimo jefe de la AESA, sino aquella autoridad que lo represente por delegación, que en este caso es la *Autoridad ATS competente civil* y el medio de solicitud es el *Plan de Vuelo*.



ASESORIA JURIDICA

Para nosotros es muy lógica la cadena de competencias delegadas, que no sabemos si es tan clara a tus ojos: *Rey-Presidente-Ministro-...-Director General-Jefe de Servicio-...-ATS*

Así que entendemos que esa *petición razonada ante la Dirección General de Aviación Civil*, podemos hacerla mediante un cauce más lógico, razonable e inmediato que es **plantearlo ante la Autoridad Competente Civil (el ATS de la instalación de que se trate, ya sea un CTR, un aeródromo, un TMA...) mediante la apertura de un *Plan de Vuelo*, tras cuya aceptación nos consideraremos autorizados a hacer lo que solicitamos conforme a normativa.**

Debemos decir, además, que llevamos muchos años volando y haciendo esto mismo con ULMs en distintas instalaciones (civiles y militares) y espacios aéreos controlados, donde no suelen poner muchos problemas salvo la primera vez que se lo planteas, por puro desconocimiento y por tener grandes prejuicios hacia el sector de los ULMs.

En esos casos y con estos argumentos se han ido abriendo las puertas y, con el tiempo y el buen hacer, hasta los prejuicios se han ido disipando.

¿Es válida la argumentación o le ves fisuras?



ASESORIA JURIDICA

Respuesta:

En lo que se refiere a la posibilidad legal de vuelo en espacios aéreos controlados la orden ministerial que regula el vuelo en aeronaves ultraligeras establece una serie de limitaciones en su texto, siendo de destacar sobre todo lo establecido en el artículo ocho de la citada orden, en que se indica que se prohíbe efectuar vuelo con este tipo de aeronaves en espacios controlados, restringidos, prohibidos sobre zonas peligrosas actividades, urbanas y aglomeraciones de personas. Incluyendo esta misma disposición la posibilidad de dejar en suspenso estas limitaciones en el vuelo de aeronaves ultraligeras previa petición ante la Dirección General de Aviación Civil.

Por otra parte tenemos la normativa que regula la circulación aérea (Reglamento de Circulación Aérea aprobado por Real decreto 57/2002) que extiende su ámbito de aplicación a las aeronaves civiles españolas **sin establecer ningún tipo de limitación al respecto (es decir en este ámbito de aplicación se entiende incluidas las aeronaves ultraligeras).**

De acuerdo con lo dispuesto en dicho Reglamento los aviones ultraligeros podrían realizar vuelos en espacios controlados sin necesidad de presentar plan de vuelo cuando éste consista en vuelo VFR en aeródromos no controlados y en los espacios aéreos que señala y de acuerdo con los requisitos que indica expresamente.



ASESORIA JURIDICA

La cuestión que se plantea es que si una norma con rango superior (Real Decreto) que regula un aspecto general como es la circulación aérea de todas las aeronaves civiles españolas no prohíbe a los ultraligeros volar en espacios controlados sin permiso específico ¿es válida la interpretación de la administración que pretende que los ultraligeros no pueden volar en dichos espacios sin permiso concreto por la Orden Ministerial de regulación de estas aeronaves así lo exige?

La cuestión no es del todo clara teniendo en cuenta además que el Reglamento de Circulación aérea es posterior a esa orden (la orden Ministerial es de fecha 1986 mientras que el Reglamento fue aprobado por Real Decreto de 2002) lo cual puede ser tenido en cuenta si un tribunal examina los derechos derivados de la “no prohibición” por parte del Reglamento de Circulación Aérea respecto de los pilotos de ultraligeros.

La aplicación con carácter general del Reglamento de Circulación Aérea, en tanto que se refiere a las aeronaves civiles españolas, es de aplicación a los ultraligeros y por tanto los derechos y prohibiciones que contenga.

Pero además hay que tener en cuenta que la propia Ley 21/2003 de seguridad aérea también es de aplicación a las aeronaves civiles españolas en los que se refiere a todos los aspectos que regula incluyendo la inspección y sistema sancionador.



ASESORIA JURIDICA

Hay que señalar que la interpretación restrictiva de la Administración puede estar fundamentada en la especialidad de la norma que regula el vuelo de ultraligeros pero, a mi juicio, ello **no obsta para que si quieren “mantener” estas limitaciones para este tipo de aeronaves ultraligeras podría y debería haber contemplado esto o, al menos, referencia a la normativa que regula los ultraligeros pues de otro modo la cosa queda en manos de “el parecer” o “la arbitrariedad” del funcionario encargado de esto en cada caso.**

Parece que lo que aquí subyace, al igual que en otros muchos ámbitos de la normativa aeronáutica española es un insuficiencia normativa que da lugar a dudas, problemas de interpretación e inseguridad jurídica que podría solucionarse si la Dirección General de Aviación Civil contara y consultara con este sector afectado a la hora de regular aspectos importantes que afectan a la normativa sobre aeronaves civiles.

Por otra parte parece que está claro que es necesaria la actualización de la normativa aplicable al sector de la aviación de aeronaves ultraligeras en España pero debe hacerse con la debida prudencia y sin improvisaciones y por supuesto con la colaboración del sector afectado.

El asesor jurídico de AEPUL.