



ILMA. SRA. DÑA. ISABEL MAESTRE MORENO

Directora de AESA

CC/

ILMA. SRA. DÑA. MARÍA JOSÉ RALLO DEL OLMO

Secretaria General de Transportes y Movilidad

ILMO. SR. D. RAÚL MEDINA CABALLERO

Director General de Aviación Civil

Madrid a 28 de mayo de 2020

Estimada Isabel:

He tenido conocimiento que desde la Agencia que representa se está intentando promover una modificación sustancial del régimen de matriculación de aeronaves mediante su inclusión en un Real Decreto-ley, modificando la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, sin audiencia del sector y aprovechando la actual emergencia sanitaria.

Una modificación del sistema de matriculación de aeronaves debería contar con un amplio consenso del sector, análisis pormenorizado de los problemas actuales con sus áreas de mejora, estudios y comparativas de otros estados de la Unión Europea, impacto de las modificaciones, etc. Realizar un cambio de esa magnitud fuera y a espaldas del sector es una auténtica perversión de nuestro sistema, ya que no existen motivos de extraordinaria y urgente necesidad.

El Convenio de Chicago establece que las aeronaves tendrán la nacionalidad del estado en el que este matriculado, no pudiendo estar matriculada en más de un Estado, siendo cada estado el que diseña el procedimiento para inscribir cada aeronave. El Convenio de Chicago no impone la nacionalidad de una aeronave, sino que la determinará su propietario mediante la matriculación. El artículo 11 del Convenio establece la aplicación de las leyes de cada estado mientras se encuentren la aeronave en su territorio, independientemente de su nacionalidad, pero exclusivamente las relativas a la entrada, salida, operación y navegación, no las normas relativas a la matriculación y nacionalidad.

Cohesionado con dicha regulación internacional, el actual artículo 18 de la Ley 48/1960 contempla que las aeronaves pertenecientes a determinadas personas pueden acceder al registro español. La redacción original establecía que *"solo podrán inscribirse... Las pertenecientes a personas individuales o jurídicas que disfruten de la nacionalidad*

española” (un residente en España no podía inscribir su avión en España). Posteriormente fue modificado para que puedan tener cabida en el registro español las aeronaves pertenecientes a cualquier persona que tengan nacionalidad en cualquier país miembro del Espacio Económico Europeo. Dicho precepto no impone que dichas aeronaves deben obligatoriamente inscribirse y nacionalizarse en España, sino que delimita cuales pueden matricularse. Una aeronave ubicada en Francia propiedad de un ciudadano europeo puede ser inscrita en España, al igual que la norma alemana permite matricular una aeronave radicada en España titular de un Español. La norma española de matriculación no prima respecto a la de otros estados, no esta contemplada en el art. 11 del Convenio de Chicago, por lo que nada impide que existan en España aeronaves de otras nacionalidades. ¿se imagina que se obligue a un nacional extranjero renunciar a su nacionalidad y obtener la nacionalidad española cuando se encuentre un determinado tiempo en España? Ese ciudadano podrá optar a obtener la nacionalidad, pero no se le puede obligar, es su derecho de opción.

Dentro de ese marco, común en el resto de países del Espacio Económico Europeo, podemos encontrar en un país aeronaves de diversa nacionalidad, si acudimos a cualquier taller o aeródromo de Francia o Alemania, podremos encontrar aeronaves de multitud de nacionalidades de la UE (también españolas). Eso es el auténtico espíritu de la Unión Europea, su pilar principal, reflejo de la libre circulación. También encontramos miles de aeronaves deportivas en Europa con matrícula americana.

En ese sentido, desde Coordinación de Enseñanzas Aeronáuticas se ha venido autorizado reiteradamente que en las escuelas pueden existir aeronaves de otras nacionalidades de la UE, la única excepción es que, para estos casos, venían solicitando más documentación al no ser generada por AESA y solicitaban la justificación del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (las aeronaves hasta 1.550 Kg están exentas de este impuesto). Y ello, para aclarar, que la posesión de aeronaves de nacionalidad extranjera no obedece a una cuestión fiscal, ya que todos los impuestos son abonados en España si el sujeto pasivo es residente en España. En ningún caso se ha requerido la matriculación en España de las aeronaves con nacionalidad de otro país de la Unión.

A pesar de ello, desde la Agencia que lidera, con esto claramente mostrada contraria a los valores de la Unión Europea, no solamente vienen a interpretar de manera reiterada las normas de la Unión con carácter restrictivo, y diferente al resto de Estados, sino que

ahora esta requiriendo a todas las aeronaves de nacionalidad europea que se encuentran en España para que se matriculen en el Registro Español, bajo amenaza de expediente sancionador. Ello sin fundamento legal y pretendiendo dar cobertura *a posteriori* mediante un posible Real Decreto-ley. Hay que tener en cuenta que cualquier titular de una licencia europea puede pilotar cualquier aeronave matriculada en Europa, y que cualquier piloto puede transferir su licencia a cualquier país, independientemente de su residencia. Eso es Europa y la norma española debe ser coherente con la realidad europea.

A modo de ejemplo, en el sector náutico que dispone de los mismos principios internacionales que nuestro sector, se ha popularizado por todo Europa la bandera holandesa, que establece como requisito que la nacionalidad o residencia de sus propietarios este en la Unión Europea, independientemente de donde se ubique el barco y del pago de impuestos en el lugar de residencia del sujeto pasivo. Esa es la finalidad europea. España no puede prohibir que una aeronave pueda matricularse en otro estado si la normativa de dicho estado establece que puede matricularse válidamente una aeronave radicada en otro lugar, no prima el derecho español respecto al del tercer país, el ciudadano europeo/propietario tendrá el derecho de opción. En ese sentido, EASA señala en la FAQ 22597 *"In non-commercial SPO operations (SPO-NCC and SPO-NCO), there is no requirement with regard to the State of registration of aircraft."*

Dicha modificación contraria a los más básicos principios de la Unión Europea es discriminatoria frente al resto de ciudadanos europeos, no tiene cabida en nuestro ordenamiento. Una escuela de pilotos francesa puede ejercer su actividad en España en base a su autorización francesa, con aeronaves francesas (o de otro estado). En cambio, las aeronaves y escuelas españolas estarán en desventaja con dicha escuela, por cuanto que la interpretación que AESA hace de la misma norma difiere. Seguramente, la imposición que pretender hacer provocará que las escuelas extranjeras en España tengan que cancelar su actividad.

Prueba de dicha diferencia de interpretación es que recientemente hemos presentado en AESA un programa de formación de una DTO creado por una autoridad nacional en base a la norma EASA-FCL, que declaran que cumple con todos los puntos y ha sido aprobado por dicha autoridad perteneciente al ámbito EASA. La contestación de AESA ha sido, como en la mayoría de ocasiones, que no es valido porque no cumple con el Reglamento de EASA. Esta claro que el problema no es el Reglamento EASA, sino la

interpretación que hace AESA de ello que, curiosamente, es diferente a la del resto de Estados, como se ha puesto de manifiesto en numerosos foros europeos. Ello es una barrera a la competencia, es AESA la que debe ayudar y colaborar con los ciudadanos (con modelos, plantillas, ejemplos,...) como hacen otros Estados, en lugar de poner "discrepancias" a todo lo que se presente.

La Agencia está más preocupada en generar nuevas obligaciones que la propia seguridad y el desarrollo que necesita el sector. El sector necesita urgentemente la eliminación de la altitud máxima de 1.000 pies para ULM, lo que supone un riesgo a la seguridad operacional. Se nos informó que se iba a modificar mediante su inclusión en un Real Decreto que estaba en tramitación pero, a día de hoy, aún no se ha facilitado la redacción propuesta a las organizaciones representativas ni fechas orientativas. El sector necesita que las sanciones prevista en la Ley de Seguridad Aérea sean proporcionales, no es proporcional en la aviación general y deportiva que una infracción leve llegue hasta 45.000 o 70.000€, cuando en otras leyes las sanciones leves no suelen llegar a 600€. Asimismo, hace unas semanas le trasladamos una relación de todos los aspectos que hemos ido tratando y que nunca obtuvimos respuesta, "los pendientes del sector". Es necesario un cambio de rumbo.

Las condiciones para el desarrollo de la aviación no comercial en España son excelentes, es la Florida de Europa. Tenemos la mejor geografía y meteorología de Europa para el desarrollo de este tipo de vuelos. A pesar de ello, las limitaciones y el freno continuo que ha impuesto nuestra administración ha hecho imposible su desarrollo. En cambio, otros países como Alemania, Francia o Reino Unido han conseguido un excelente desarrollo del sector, a pesar de sus condiciones meteorológicas, no basado en la imposición ni en la limitación, sino en una estrecha colaboración y ayuda. Ese es el reflejo de nuestra autoridad aeronáutica respecto a la del resto de países.

La Agencia debe preguntarse el motivo por el que existen aeronaves de nacionalidad europea en España, pero nunca debe impedirlo, esa actuación no es propia de nuestro estado del bienestar, sino de regímenes previos. ¿Qué diferencia hay entre AESA y las autoridades alemanas, francesas, inglesa, ... si se aplica la misma norma comunitaria?, ¿Por qué autoridades nacionales europeas han creado centros de exámenes de licencias en España?, ¿Por qué hay compañías aéreas que trasladan las licencias de sus pilotos españoles a otros países?, ¿Por qué se interpreta un mismo requisito europeo de manera distinta en España a la del resto de países?, ...

Solo desde esa perspectiva se logrará un desarrollo de la aviación en España, con el consenso y apoyo de las organizaciones representativas que conocen los problemas del sector, pero nunca desde la imposición y el autoritarismo.

Por ello, le ruego que no imponga ningún cambio de la normativa de matriculación sin que exista un consenso previo con el sector, y permita la estancia pacífica de todas las aeronaves de nacionalidad europea. Asimismo, le solicito que dichos esfuerzos se dediquen a cambiar la filosofía de su Agencia, a fomentar la aviación general tras años de abandono y en momentos de crisis, realizándose con consenso los cambios que son necesarios para la mejora del sector, muchos de los cuales ya se lo hemos remitido sin obtener respuesta por parte de la Agencia. Nunca estableciendo imposiciones y restricciones de espaldas al sector, sino alineándose con la política europea de desregularización y simplificación que realiza con una estrecha colaboración del sector.

En tiempo de crisis sanitaria la Agencia se ha dedicado a remitir requerimientos para el cambio de nacionalidad de aeronaves, pero, en cambio, a fecha de la presente carta y de su compromiso, aún no se ha emitido ninguna extensión de las habilitaciones de ultraligero que es de competencia nacional. Ello es reflejo que la Agencia piensa más en restringir que en ayudar a que el sector se desarrolle.

Por último, y como ya se lo he manifestado en anteriores ocasiones, me pongo a su entera disposición para trabajar conjuntamente en el desarrollo y mejora que necesita urgentemente el sector, para el que contará de la colaboración y apoyo de la entidad que represento y del resto del sector, solo con esa colaboración es posible conseguir el desarrollo de la aviación general en tiempos difíciles.



Jesús Muela Moratilla