



AL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

D. JESÚS MUELA MORATILLA, actuando en nombre y representación del **REAL AERO CLUB DE ESPAÑA**, con domicilio a efectos de notificaciones en Madrid, carretera Barrio de la Fortuna nº 14, como mejor proceda,

EXPONE

PRIMERO: Que el Real Aero Club de España es una entidad representativa que agrupa los intereses de la aviación no comercial encontrándose entre sus fines los siguientes: a) la representación de sus asociados ante cualquier administración pública; c) Fomentar y velar, en defensa del sector de la aviación civil no comercial, por un eficiente cumplimiento de la normativa vigente en la materia, planteando propuestas, acciones y medidas para la solución de problemas relacionados con posibles deficiencias en la misma, así como colaborar con las Instituciones y Administraciones Públicas en la elaboración de dicha normativa y en cuantos asuntos sean de interés común y estén relacionados con el objeto de la Asociación; y l) Velar por los intereses del sector aeronáutico civil no comercial.

SEGUNDO: El artículo 20 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, establece:

Las aeronaves llevarán a bordo los siguientes documentos:

Primero. Certificación de matrícula en la que constará el título de propiedad.

Segundo. Certificado de aeronavegabilidad.

Tercero. Licencia de aptitud de cada uno de los tripulantes.

Cuarto. Cuando lleve pasajeros o carga, lista de los nombres de los pasajeros y lugares de embarque y puntos de destino y manifiesto y declaración de carga.

Quinto. Cualquier otro documento que reglamentariamente pueda exigirse.

Por el contrario, a nivel comunitario, el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos

administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) no 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ha establecido para las operaciones comerciales en NCO.GEN.135:

"NCO.GEN.135 Documentos, manuales e información a bordo

a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, bien como originales o como copias, a menos que se especifique lo contrario:

- 1) el AFM o documento(s) equivalente(s);
- 2) el certificado original de matrícula;
- 3) el certificado original de aeronavegabilidad (CofA);
- 4) el certificado de niveles de ruido, si procede;
- 5) la lista de aprobaciones específicas, si procede;
- 6) el original de la licencia de radio de la aeronave, si procede;
- 7) los certificados del seguro de responsabilidad civil frente a terceros;
- 8) el diario de a bordo de la aeronave o un registro equivalente;
- 9) información detallada del plan de vuelo ATS, si procede;
- 10) cartas aeronáuticas actualizadas y adecuadas para el área de la ruta de vuelo propuesta y todas las rutas por las que razonablemente cabría pensar que el vuelo pudiera desviarse;
- 11) información sobre procedimientos y señales visuales empleadas por aeronaves interceptoras y por aeronaves interceptadas;
- 12) la MEL o CDL, si procede, y
- 13) cualquier otra documentación que pueda ser pertinente para el vuelo o que pueda ser requerida por los Estados afectados por el vuelo.

b) No obstante lo dispuesto en la letra a), en los vuelos:

1) con despegue y aterrizaje en el mismo aeródromo o zona de operación, o

2) que permanezcan a una distancia o en una zona determinada por la autoridad competente,

estará permitido conservar en el aeródromo o zona de operación la documentación e información indicada en la letra a), puntos 2 a 8.

d) A petición de la autoridad competente, el piloto al mando deberá presentar en un plazo razonable la documentación que es obligatorio llevar a bordo."

En base a ello se ha estado aplicando con primacía la regulación europea no exigiéndose en las operaciones de Aviación General portar la documentación de la aeronave (certificado de matrícula, certificado de aeronavegabilidad, ...) en aquellos vuelos de carácter local. Además desde la CIAIAC se ha venido apoyando dicho criterio por cuanto que evita su posible destrucción en caso de accidente.

Ello es coherente con la finalidad última de portar la documentación, y es que pueda ser comprobada o inspeccionada en el aeropuerto de origen y destino, por lo que si ambos lugares son idénticos la posesión de la documentación en el aeródromo de disposición de cualquier comprobación cumple con el objetivo y sentido de la norma.

A pesar de ello, ante la continua y desproporcionada presión que se está sufriendo durante los últimos meses por la Guardia Civil¹, se han comenzado a presentar denuncias y tramitar expedientes sancionadores por no disponer en las operaciones con ultraligero de dicha documentación en el interior de la aeronave. Y ello basado en una interpretación restrictiva, incoherente y alejada de la interpretación lógica que merece para ganar coherencia con la regulación europea. ¿Qué sentido tiene que una aeronave de una DTO o una ATO pueda conservar la documentación en su aeródromo mientras que una escuela de ULM se le exija disponer permanentemente de dicha documentación a bordo?

Consideramos que esa situación tan dispar, ridícula y discriminatoria debe cesar con el fin de que **se interprete el artículo 20 de la LNA de manera conforme con la regulación europea y con la finalidad y espíritu de la norma**, el cual no es otro que dicha documentación debe poder ser comprobada en el aeródromo evitando situaciones más restrictivas en la operación de ULM que en operaciones NCO.

El artículo 8 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, establece que el Director General de Aviación Civil (como regulador) podrá aprobar, en el ámbito de la aviación civil, disposiciones de carácter secundario y de contenido técnico, que completen, **precisen** y aseguren la más eficaz aplicación de las normas dirigidas a preservar la seguridad y el orden del tránsito y del transporte aéreos civiles

En base a lo expuesto,

PROPONEMOS:



- 1.** Se acuerde **aprobar una Circular aeronáutica** por la que precise el artículo 20 de la LNA en el sentido de señalar que en los vuelos 1) con despegue y aterrizaje en el mismo aeródromo o zona de operación, o 2) que permanezcan a una distancia o en una zona determinada por la autoridad competente, estará permitido conservar en el aeródromo o zona de operación la certificación de

¹ Téngase en cuenta que existen provincias en las que existen más agentes adscritos al grupo PEGASO que entidades de aviación general o aeródromos. Agentes que están realizando auténticas funciones de inspección aeronáutica en sustitución de AESA.

matrícula, el certificado de aeronavegabilidad y la licencia y calificación de la estación de radiocomunicación.

2. Se cese de manera inmediata la reciente interpretación restrictiva que se está dando al mencionado precepto a través del grupo "especializado" de la Guardia Civil.

En Madrid a 30 de noviembre de 2020



REAL AERO CLUB
DE
ESPAÑA
MADRID