



A LA DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

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: Que esta entidad ha tenido conocimiento que un ciudadano presentó el pasado **22 de julio de 2019** ante esa Agencia una consulta sobre la interpretación particular que estaba realizando por parte del equipo PEGASO, impidiendo que aeronaves ultraligeras puedan abandonar territorio español. A fecha de hoy, **17 meses después, no ha existido respuesta** a mencionada preocupación del sector.

Dado que se trata de un problema que afecta de manera general al sector del ultraligero, esta organización se ve obligada a trasladarle nuevamente la problemática que se planteó en julio de 2019, a fin de que por esa Agencia se adopten medidas para evitar interpretaciones tan restrictivas y limitativas.

TERCERO: Que por parte del equipo PEGASO se está realizando una interpretación muy particular, jurídicamente insostenible, al interpretar que el artículo 3 del Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el Registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera y se modifica el registro de aeronaves privadas no mercantiles, lo que pretende es **PROHIBIR que aeronaves ultraligeras matriculadas en España puedan volar en otros estados miembros**. En ese sentido, a continuación, se muestra email remitido por el Capitán Arrazola, en el que manifiesta que no pueden ser realizados "*bajo ningún concepto*".

Re: Solicitud de información vuelo de ultraligeros fuera del espacio aéreo español martes, 25 de junio de 2019 9:28:43 Image001.png

Buenos días, en referencia a su pregunta, el Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre y su consolidación tienen plena vigencia. Los ultraligeros no pueden realizar vuelos internacionales bajo ningún concepto. No dudes en preguntarme cualquier duda que te surja.

Un abrazo Cap. Arrazola

CUARTO: Mencionada interpretación no se sustenta jurídicamente, por los motivos que a continuación se manifiestan:

1. El artículo 40 del Convenio de Chicago señala que "Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias estén así anotados podrán participar en la navegación internacional sin permiso del Estado o Estados **en cuyo territorio entren**". Es decir, en un vuelo con origen España y destino Portugal, es exclusivamente Portugal el que debe otorgar permiso (España no puede impedir la salida de su territorio de la aeronave)
2. El Reglamento (UE) 2018/1139 ha establecido en su artículo segundo lo siguiente:

*"sin perjuicio de las obligaciones que incumben a los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago, las aeronaves cubiertas por el anexo I del presente Reglamento y matriculadas en un Estado miembro **podrán operar en otros Estados miembros, previo acuerdo del Estado miembro en cuyo territorio tenga lugar la operación**"*

Entre las aeronaves cubiertas por el anexo I se encuentran en su apartado e) las aeronaves ultraligeras.

De ello queda claro que cualquier ULM puede operar en otro estado siempre que así lo haya acordado el estado donde se realice dicha operación. Es decir, un ULM español puede operar en Portugal si ese estado así lo ha acordado, sin que España pueda denegar el cruce de la frontera en base al RD 2876/1982.

3. El Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, es una norma de carácter nacional y, por tanto, no resultan aplicación a las operaciones que se realicen fuera del territorio de aplicación. Resulta lógico que la norma imponga una limitación del territorio de operación, pero ello es motivado por cuanto que España no puede autorizar operaciones con este tipo de aeronaves fuera del territorio de su soberanía. En todo caso, ello no impide que otros Estados puedan permitir la operación de esas aeronaves en su Estado.

En todo caso, en base al principio de primacía, el mismo se haya desplazado por el artículo 2.3 del Reglamento 2018/1139. Lo contrario supondría una violación de la norma comunitaria, que esta organización denunciará ante la Comisión Europea.

4. Para operar en otro estado es necesario que ese otro estado haya acordado autorizar las operaciones con ULM extranjeros. A modo de ejemplo, Portugal ha acordado admitir todos los vuelos intracomunitarios con aeronaves ultraligeras.

Ultralight Aircraft

Usage of Ultralight Runways is limited to intra-community flights (excluding EU Bulgaria, Cyprus, Croatia, Ireland, United Kingdom and Romania) and community Schengen flights.

5. En ese mismo sentido, con el fin de permitir operaciones en España de aeronaves ULM matriculadas en terceros países, se dictó la Resolución de 27 de junio de 2019, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se determinan las condiciones aplicables para la operación en España de aeronaves de estructura ultraligera, de construcción por aficionados y de aeronaves históricas matriculadas en otros estados¹. ¿Qué sentido tiene que ULM portugueses puedan operar en España mientras estamos prohibiendo que ULM españoles puedan volar en Portugal (cuando Portugal lo ha autorizado)?
6. Dicha interpretación así ha sido considerada por la Asesoría Jurídica de la Agencia, así nos consta que en mayo de 2019 se manifestó por esa Agencia:

"El Real Decreto 2876/1982 regula la utilización de aeronaves de estructura ultraligera (ULMs) en el espacio aéreo nacional y como tal debe entenderse la enumeración de requisitos realizada en su artículo tercero"

¹ Mencionada Resolución se encuentra actualmente recurrida por esta entidad en vía contencioso-administrativa, procedimiento ordinario 28/2020 seguido ante el Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo nº 12.

Dado que la normativa aplicable a este tipo de aeronaves viene regulada por cada estado, se considera que, en el supuesto de que una aeronave ultraligera vaya a realizar un vuelo a otro estado, será necesario que cumpla con las disposiciones que regulan para dicho territorio el vuelo de ULMs, tal y como prescribe el artículo 40 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional ratificado por España mediante Instrumento de ratificación del Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), firmado en Buenos Aires el día 24 de septiembre de 1968.

En este mismo sentido se pronuncia el Reglamento (UE) nº 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, el cual en su artículo 2.3 apartado d) establece que a las aeronaves que cumplan las características indicadas en su Anexo I, entre las que se incluyen las de estructura ultraligera, las históricas y las de construcción por aficionados, no les resulta de aplicación la regulación europea en materia de diseño, producción, mantenimiento y explotación, siendo aplicable por lo tanto la regulación nacional de cada Estado, indicando que estas aeronaves podrán ser operadas en otros Estados miembros previo acuerdo del Estado miembro en cuyo territorio tenga lugar la operación.

QUINTA: Se considera que la actuación descoordinada que se está realizando desde PEGASO, con interpretaciones particulares y aisladas de la norma, está ocasionando graves perjuicios al sector de la aviación general y deportiva. En el aspecto que se traslada mediante el presente escrito, han sido numerosos los vuelos que han sido impedidos por indicaciones de la Guardia Civil, imponiendo a las oficinas ARO² que denieguen cualquier plan de vuelo de ultraligeros que pretendan abandonar el territorio español. En ese sentido, incluso, llegan a calificar estos vuelos que están claramente permitidos como “ilegales”:

En relación a este último punto, comentarle que tras haber consultado al Servicio Fiscal y de Seguridad Aeroportuaria de la Guardia Civil (Equipo Pegaso), se nos ha vuelto a ratificar la vigencia del Real Decreto de 1982, indicándonos además, que están aumentando la vigilancia ante este tipo de operaciones, ya que su objetivo es impedir el tráfico ilegal aéreo a través de nuestras fronteras.

En base a lo expuesto,



² A las oficinas ARO no le corresponde admitir o denegar la realización de un vuelo, sino que exclusivamente les corresponde distribuir los mensajes de plan de vuelo. Las operaciones individuales no precisan de autorización.

SOLICITAMOS

1.-Se interprete que las aeronaves ultraligeras matriculadas en España pueden abandonar el territorio español, siendo competencia del tercer estado de destino (o de sobrevuelo) establecer los requisitos necesarios para ello.

2.-Se dé traslado de la interpretación que se dio por parte de la asesoría jurídica de AESA en mayo de 2019 a la Comandancia de Costas y Fronteras de la Guardia Civil, a los efectos de que no continúen impidiendo la salida de territorio español de aeronaves ultraligeras.

En Madrid a 4 de diciembre de 2020



REAL AERO CLUB
DE
ESPAÑA
MADRID