**AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (AESA)**

DIVISIÓN DE LICENCIAS AL PERSONAL AERONÁUTICO

Att. Sra. Susana Nogueira Pérez

Avda. General Perón, 40 1ª planta

28020 MADRID

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, \_\_ de Junio de 2020

Ref.: Su oficio /06/20 SLAG/XXX

Sra. Nogueira,

Recibido su oficio de referencia, no podemos dejar de expresar nuestra incredulidad por su contenido y por su formulación.

En primer lugar, porque como acto administrativo de comunicación, incumple preceptos básicos de regularidad (apunta a una hipotética aeronave o aeronaves, sin concretar ninguna) y de competencia (pues se dicta -sin que conste delegación- desde un órgano ajeno a la Dirección de Seguridad de Aeronaves de su Agencia que es a la que está adscrita el Registro de Matrícula).

Lo primero (que es una flagrante ausencia de “hechos” sobre los que sustentar una motivación de un acto administrativo) vulnera los requisitos exigibles según el Art. 35.1 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las AAPP (en adelante, LPAC), lo que lo vicia de anulabilidad (art. 48.1 LPAC). Lo segundo es causa de nulidad, según el Art. 47-b LPAC.

Pero lo más grave es que su contenido es manifiestamente inexacto, puesto que no cabe ni interpretar ni integrar los preceptos esgrimidos tal como Ud. expone, sin incurrir en el sin sentido de pensar que no pueden existir aeronaves con marca de nacionalidad extranjera en propiedad de un nacional español o de un ciudadano del Espacio Económico Europeo (EEE) residente en nuestro país.

Ello es rotundamente falso, como es falso “hacer decir” al Art. 16.1 del RD 384/2015 por el que se aprueba el Reglamento de Matriculación de Aeronaves Civiles (en adelante, RRM) o al Art. 29 de la Ley 48/1960 de Navegación Aérea (en adelante, LNA) que “es obligatorio inscribir en el Registro de Matrícula de Aeronaves español a toda aeronave”.

Esa presunta obligatoriedad absoluta de inscripción no es intrínseca a “toda” aeronave, sino sólo para las que ostentan “marca de nacionalidad española” (un concepto previo, en coherencia con el Art. 17 del Tratado de Chicago -del que, no olvidemos, España es parte y tiene rango jurídico superior-).

El Convenio de Chicago prescribe que la marca de nacionalidad de una aeronave la determinará su propietario mediante la matriculación, eligiendo el registro nacional correspondiente.

Por ello, lo que en verdad disponen el Art. 2.1 RRM y el Art 18 LNA es una “opción” a inscribir (“…son inscribibles…”) al alcance de los nacionales españoles o ciudadanos EEE residentes. [[1]](#footnote-1)

Conforme al art. 18 RRM, una aeronave ubicada en Francia propiedad de un ciudadano del EEE puede ser inscrita en España. En reciprocidad a la norma alemana que permite matricular como “D-“ una aeronave radicada en España titular de un español.

Ningún otro esquema jurídico sería posible sin contradecir, además, el marco de la libre circulación de bienes que establece el Art. 28.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante, TFUE), pues imponer una obligación de matriculación de una aeronave “no-EC” significaría una exacción de efecto equivalente a un derecho de aduana de importación (manifiestamente prohibido, entre los Estados miembros).

Esa es la realidad visible en cualquier taller o aeródromo del UE, donde podremos encontrar aeronaves de multitud de nacionalidades de la UE (también españolas) e incluso norteamericanas. Es el espíritu comunitario y pilar del mercado interior.

La única norma que aparentemente decanta la necesidad de proceder a inscribir en el registro de matrícula español una aeronave “no-EC” destinada a ser operada por personas o entidades residentes o que cuenten con establecimiento permanente, es el párrafo 1º de la Disposición Adicional Primera de la Ley 38/1992 de Impuestos Especiales:

“Deberán ser objeto de matriculación definitiva en España los medios de transporte, nuevos o usados, a que se refiere la presente Ley, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades que sean residentes en España o que sean titulares de establecimientos situados en España.”

Sin embargo, el párrafo 3º de dicha Disp. Adic. Primera indica:

” Sin perjuicio de lo establecido en la normativa específica reguladora de la matriculación de medios de transporte, tampoco será exigible el cumplimiento de la obligación prevista en el apartado 1 anterior cuando el impuesto correspondiente a esa sujeción haya sido objeto de liquidación por parte de la Administración Tributaria e ingresado el importe correspondiente.” [[2]](#footnote-2)

Esto es, **cumplida la liquidación del Impuesto Especial de Determinados Medios de Transporte** (según regulan los Arts. 65 a 74 de la Ley 38/1992), **se queda exento de la obligación de la matriculación definitiva en España** de una aeronave “no-EC”.

Simplemente lo que exige el legislador es autoliquidar el impuesto de matriculación (modelo 06) como cualquier aeronave “importada”. Así pues, una aeronave “no EC-“ es perfectamente susceptible de ser operada en España (y, por ende, por parte de una ATO o una Escuela de Vuelo a Vela).

Llegados a este punto, en que se muestra la errónea interpretación que realiza su oficio de los preceptos vigentes, se comprende aún menos el tono que Ud. emplea en los dos últimos párrafos, enumerando posibles infracciones y sanciones.

Por ello comprenderá que hayamos de rechazar el plazo de 6 meses con que nos conmina a iniciar trámites ante el Registro de Matrícula, sin saber, además respecto de qué aeronave o aeronaves se pretende.

Atentamente,

(firma)

1. Tal como hemos dicho, no siendo imperativa la inscripción, la excepción temporal de inscripción (menos de 6 meses) que el Art. 27 del RRM concede a los arrendamientos de aeronave no-EC tampoco puede considerarse “a contrario” como un límite que desencadena una obligación para los que superen esa duración. [↑](#footnote-ref-1)
2. Hasta tal punto los distintos apartados de la Disp. Adicional son inseparables (en concreto, el 1º y el 3º) que existe un 4º párrafo que diseña un sistema sancionador en el caso que la autoridad descubra un incumplimiento. [↑](#footnote-ref-2)