



MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD y AGENDA URBANA
Secretaría de Estado

Att. Excmo. Sr. Pedro Saura García
Pº Castellana, 67
28071 MADRID

c/c. Sra. M^a José Rallo del Olmo (Secretaría Gral. Transportes y Movilidad)
Sr. Raúl Medina Caballero (Director General de Aviación Civil)
Sra. Isabel Maestre Moreno (Directora General de AESA)

Madrid, 15 de Mayo de 2020

Ref^a: Retorno a la actividad de la Aviación General en la Fase 1 del PTNN

Excmo. Sr. Secretario de Estado,

La **AGRUPACIÓN DE ESCUELAS DE FORMACIÓN AERONÁUTICA (AEFA)** -que aúna la mayoría de las entidades que en España se dedican a las enseñanzas aeronáuticas-, conjuntamente con el **REAL AERoclUB DE ESPAÑA (RACE)**, la **ASOCIACION DE PILOTOS Y PROPIETARIOS DE AERONAVES DE ESPAÑA (AOPA-SPAIN)** y la **ASOCIACION ESPAÑOLA DE PILOTOS DE AERONAVES LIGERAS (AEPAL)** -que, entre todas, ostentan la representatividad plena de todo el sector de la Aviación General en España-, como continuación de nuestro escrito de 28/4/20, insistimos en la necesidad de **visibilizar las singularidades de nuestro sector** (Enseñanza Aeronáutica, Trabajos Aéreos, Aeroclubs y vuelos privados).

Sólo de ese modo, cuando el Ministro de Sanidad (conforme establece el apartado Sexto de la Orden SND/387/2020) evalúe y decida la transición de una fase a otra de una unidad territorial conforme a lo propuesto por cada comunidad autónoma, se habrán podido tener presentes cualitativa y conjuntamente, de modo adecuado.

Además, como la Disposición final quinta de la Orden SND/399/2020 establece que las medidas dispuestas podrán ser completadas por planes específicos de seguridad, protocolos organizativos y guías adaptados a cada sector de actividad, que aprueben las



Administraciones Públicas o sus organismos dependientes o vinculados, una vez oídas las partes implicadas, así como por aquellos que sean acordados en el ámbito empresarial entre los propios trabajadores, a través de sus representantes, y los empresarios o asociaciones y patronales de cada sector; nos entendemos acreditados para argumentarlos a Ud., en la seguridad que, como Secretario de Estado del Ministerio competente para ello, es el más idóneo para elevarlos al Gobierno.

Asimismo, mediante Orden TMA/400/2020 se establecieron las condiciones para el ejercicio de la navegación de recreo o deportiva y otras actividades aeronáuticas de recreo, permitiendo en la Fase I la navegación de recreo (equiparado a actividades de turismo activo y de naturaleza del PTNN) y el alquiler de aeronaves (equiparado a prestación de servicios del PTNN), que han dado lugar a numerosos problemas de interpretación.

En el ámbito aeronáutico, entendemos que además de las actividades ya autorizadas en la Orden TMA/400/2020, deben incluirse otras actividades que no suponen un aumento del riesgo de transmisión y contagio del virus, pero en cambio son esenciales para el funcionamiento y mejora de la seguridad aérea.

A ese respecto conviene destacar lo siguiente:

1) El vuelo evita, por su propia naturaleza, la movilidad terrestre

El primer aspecto inherente al vuelo es que sus únicas vinculaciones geográficas son su lugar de origen y de destino. Al desarrollarse en el aire, no hace uso de la superficie terrestre y anula cualquier riesgo de transmisión infecciosa mientras describe su recorrido. Por este motivo, y siendo el espacio aéreo español único y de competencia exclusiva del Estado (no existe un espacio aéreo municipal o provincial, sino que este es único), **las limitaciones geográficas en el trazado de su circulación carecen de sentido.**

Así, la evaluación de riesgo para nuestro sector ha de referirse sólo a las actividades producidas en los lugares de origen y destino de un vuelo pero **no a la trayectoria que efectúe la aeronave.**



2) La cultura de “compliance” es inherente al sector aeronáutico

La segunda consideración fundamental es la cultura y dilatada experiencia que el sector aeronáutico tiene en la evaluación y mitigación de riesgos de seguridad (tanto operacional -“safety”- como en la prevención de ilícitos -“security”-). Así lo reconoce la UE en su reciente documento “COVID-19: Guidelines on the progressive restoration of transport services and connectivity C(2020) 3139” de 13/5/20 en sus puntos 44 y ss.

Los principios de vigilancia del cumplimiento respecto de lo regulado por la norma y lo autorizado por el supervisor; y la revisión a intervalos regulares de la efectividad de las medidas implantadas (con la consiguiente corrección y adaptación a las nuevas necesidades e innovaciones tecnológicas) forman parte del ADN del sector.

Por tanto, **hay la certeza de una recta aplicación de las directrices sanitarias y de autoexigencia en la adopción de medidas preventivas**, por los propios hábitos de trabajo que ya tiene el sector.

A modo de ejemplo, se acompaña la “Guía de Valoración de Riesgos Covid-19” que ha elaborado por propia iniciativa el Aeroclub Barcelona Sabadell (por cierto, uno de los más grandes de Europa).

3) La Aviación General opera sin masificación y con total trazabilidad

En concreto, la Aviación General y los Trabajos Aéreos se caracterizan por la pequeña dimensión de sus aeronaves y el limitado número de personas que la desarrollan.

No operamos con pasajeros ni reunimos grupos numerosos de personas. De por sí, ello facilita el cumplimiento del actualmente necesario distanciamiento social y cualquier hipotética necesidad de trazabilidad de contactos mantenidos. La documentación reglamentaria que habitualmente hemos de gestionar anota y registra quienes intervienen en cada actividad.

Así, casi **automáticamente se verifican los requisitos para minimizar cualquier riesgo de transmisibilidad viral** (simplemente cumpliendo las medidas de higiene básicas y el uso de mascarillas o protectores).

4) La instrucción aeronáutica es el eslabón inicial imprescindible para cualquier retorno a la normalidad

La seguridad aérea (criterio esencial que guía la actividad del sector) requiere que, tras un periodo de paralización como el que estamos viviendo, se sigan las buenas prácticas del sector para recuperar y mantener las capacidades de los pilotos.

Ello se concreta en vuelos en aeronaves de doble mando con un instructor de vuelo para recuperar la “suelta” en la aeronave concreta y los procedimientos de la entidad.

De ahí que, **normalizar la enseñanza en vuelo que imparten Escuelas y Aeroclubs es inseparable y simultánea a la de todo el sector**, actividad incluíble en la prestación de servicios del PTNN.

5) Aeronaves de 2 plazas

Las aeronaves de aviación general disponen de doble mando de control en las dos plazas delanteras para que el alumno-piloto y el instructor desarrollen la enseñanza; o en otras actividades, para que el piloto y el copiloto compartan la carga de trabajo.

La limitación de ocupación del 50% establecida en la Orden TMA/400/2020 tiene su sentido en embarcaciones (casi todas de mayor capacidad) o incluso en aeronaves de 4 o más plazas, pero no en aeronaves de 2 plazas, muy comunes en el sector.

La ocupación de las dos posiciones delanteras es, por tanto, ineludible; **sin que suponga un riesgo distinto a la ocupación de dichas plazas en aeronaves de 4 plazas, o la ocupación en vehículos de dos personas por cada fila de asientos**, como ya permite el artículo 2 de la Orden TMA/384/2020 cuando establece *“En los transportes privados particulares y privados complementarios de personas en vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor, cuando no todas convivan en el mismo domicilio, podrán desplazarse dos personas por cada fila de asientos, siempre que utilicen mascarilla y respeten la máxima distancia posible entre los ocupantes. En las motocicletas, ciclomotores y vehículos categoría L en general, que estén provistos con dos plazas homologadas (conductor y pasajero), pueden viajar dos personas siempre que o lleven casco integral con visera, o utilicen mascarilla o que residan en el mismo domicilio.”*

Ni siquiera presentan este hándicap ciertos planeadores en que las 2 plazas se disponen en hilera.



En consecuencia, para dar coherencia al Art. 7 de la Orden TMA/400/2020, de 9 de mayo, por la que se establecen las condiciones para el ejercicio de la navegación de recreo o deportiva y otras actividades aeronáuticas en la Fase 1 de la desescalada, es necesario permitir, con las medidas de prevención que más adelante proponemos, la realización de actividades de instrucción de vuelo en esa misma Fase 1.

En concreto, es coherente se permitan:

VUELOS DE INSTRUCCIÓN EN DOBLE MANDO

Son los vuelos en los que un piloto o un alumno recibe instrucción por parte de un instructor cualificado, bien durante la realización de un curso o bien como refresco de sus conocimientos prácticos. En este tipo de vuelos el número de ocupantes casi siempre son dos, alumno-piloto e instructor, independientemente que el número de plazas totales de la aeronave sea superior.

El posible riesgo sanitario en estos vuelos es idéntico al de un vuelo recreativo realizado por dos personas, que ya está permitido en una aeronave de 4 plazas, aunque ocupen las dos plazas delanteras guardando la misma distancia, o la ocupación de un vehículo con dos personas por fila o el de una motocicleta por dos personas.

VUELOS SOLO SUPERVISADO

Los vuelos solo son realizados exclusivamente por el alumno-piloto, sin la presencia a bordo del instructor (que le supervisa desde tierra). Desde un punto de vista sanitario, son vuelos aún más seguros que los ya autorizados, al existir únicamente una persona a bordo.

VUELOS DE TRAVESIA

Los vuelos de travesía son vuelos entre dos aeródromos siguiendo una ruta planificada utilizando procedimientos estándar de navegación. En la mayoría de las ocasiones, para su validez académica, es necesario la parada del motor en destino y el comienzo de un nuevo vuelo de vuelta.

A modo de ejemplo, es requisito para el curso de Piloto Privado según la FCL.210.A realizar *“al menos 5 horas de vuelo de travesía solo con al menos 1 vuelo de travesía de al menos 270 Km (150 NM), durante el cual se realizarán al menos 2 aterrizajes con parada completa en aeródromos que no sean el de partida”*.



El posible riesgo sanitario de esa parada intermedia en otro aeropuerto (incluso ubicado en otra provincia o unidad territorial de referencia), es nulo si se imponen medidas de mitigación para evitar el contacto físico con terceros. Ello es factible si, tras la parada completa, se efectúa solamente la inspección pre-vuelo de la aeronave en la misma pista y se reemprende el vuelo.

VUELOS DE VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA Y DE PRUEBAS DE PERICIA

Una verificación de competencia es una demostración de pericia para revalidar o renovar habilitaciones o atribuciones ante un examinador, tanto para licencias de recreo como profesionales. Por otro lado, una prueba de pericia es una demostración de la pericia ante un examinador para la emisión de una licencia o habilitación.

Son vuelos obviamente esenciales para el mantenimiento de la seguridad operacional de todo el sector (inclusive la Aviación Comercial).

En ambos casos, el riesgo sanitario es totalmente idéntico al ya autorizado en la Orden TMA/400/2020, según hemos comentado en los vuelos de instrucción a doble mando.

VUELOS RECREATIVOS Y DE OCIO

En algunas provincias ha surgido una interpretación errónea del art. 7.2.a) de la Orden TMA/400/2020 al exigir que la navegación de recreo que debe realizar por empresas de turismo activo y naturaleza, no permitiendo a los propietarios de esas aeronaves realizar vuelos. Dicha interpretación, además de absurda e ilógica, no es coherente con el apartado c), que permite que ese mismo propietario pueda arrendar su aeronave a un tercero particular que puede realizar vuelos. En ese sentido, vemos necesario una mayor claridad de la Orden que evite interpretaciones absurdas y desiguales.

Asimismo, debe permitirse la presencia en estas aeronaves de al menos las plazas que dispongan mandos de control, permitiendo que en aeronaves de hasta 4 plazas las personas autorizadas sean de 2 y, a partir de 4 plazas la capacidad sea del 50%, salvo que los ocupantes residan en la misma vivienda cuya ocupación podrá alcanzar el 100%.

Vistas las consideraciones precedentes que justifican un trato específico para la enseñanza aeronáutica, así como la práctica de vuelos privados y actividades de aeroclub, encarecidamente



SOLICITAMOS

- 1) **Se extienda inmediatamente la autorización otorgada en la Fase 1 por el Art 7 de la Orden TMA/400/2020, a:**
 - a. **Los vuelos de instrucción en doble mando, permitiendo la presencia de dos personas, aunque supere el 50% de ocupación de la aeronave.**
 - b. **Los vuelos solos supervisados.**
 - c. **Los vuelos de travesía entre diversas provincias, con la imposibilidad de abandonar el aeropuerto de escala y evitando el contacto con terceros.**
 - d. **Los vuelos de verificación de competencia y de pruebas de pericia, permitiendo la presencia de dos personas, aunque supere el 50% de ocupación de la aeronave.**
 - e. **Los vuelos recreativos y de ocio, incluso en aeronave propia, permitiendo la presencia de dos personas, aunque supere el 50% de ocupación de la aeronave.**

- 2) **No se imponga ningún límite territorial al espacio aéreo ni al trazado de la circulación del vuelo, imponiendo exclusivamente limitaciones al origen y destino.**

- 3) **Con carácter previo a la aprobación de cualquier disposición de carácter general, que afecte a la aviación no comercial, se otorgue un plazo de 24 horas a las asociaciones representativas del sector para que puedan presentar las alegaciones que estimen convenientes al borrador de la disposición.**

- 4) **Se comunique con nitidez a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado estas autorizaciones para que sus agentes puedan distinguir la adecuación de la operativa y facilitar la movilidad de las personas acogidas a esta regulación, tanto en su operativa aérea como en sus desplazamientos terrestres a los aeropuertos o aeródromos.**

Las cuatro asociaciones firmantes, en la confianza que, valorando la importancia de salvaguardar los aprox. 5000 puestos de trabajo que integra nuestro sector y su aportación al PIB del país; acogerá las argumentaciones que le expresamos, para con su auxilio personal, contribuir al más idóneo desarrollo del PTNN.



Atentamente,

<p>AEFA Tomás Marqués Presidente</p> 	<p>AEPAL Fernando Yunta Presidente</p> 
<p>AOPA-SPAIN Carles Martí i Batera Presidente</p> 	<p>REAL AERoclUB DE ESPAÑA Jesús Muela Moratilla Presidente</p> 