



Refuerzo y flexibilización de medidas para apoyar al sector de la aviación

# Agencia Estatal de Seguridad Aérea

La Pandemia de la covid-19 nos ha obligado a replantearnos nuestra forma de vivir y actuar como sociedad y ha afectado de forma especialmente dura al sector de la aviación, un sector clave en la economía de nuestro país. AESA tuvo claro desde el primer momento que había que ser más "Servicio Público" que nunca y puso todo su capital humano al servicio de la sociedad y no sólo no suspendió ninguno de sus servicios, si no que mantuvo los plazos administrativos de servicios indispensables para la protección del interés general.

■ Texto: AESA

## Desde el primer día

se adoptaron medidas para ayudar al sector aéreo a mitigar la complicada situación que está viviendo ante esta crisis del coronavirus, que, además, de un problema sanitario, ha supuesto la limitación de la actividad laboral y la movilidad.

### Los pasajeros, primer objetivo

Las primeras "víctimas colaterales" de esta pandemia fueron los pasajeros, con cancelaciones masivas de los vuelos, sólo en abril el tráfico aéreo se desplomó un 95%. AESA inició una campaña de información para dar a conocer a todos los pasajeros sus derechos ante esta situación y para ello reforzó su *call center* de atención al usuario, en el que se recibieron en tres meses el triple de llamadas y consultas que en todo el año anterior. Fueron en tres meses 5.500 llamadas atendidas y más de 3.300 consultas vía mail y redes sociales, se respondieron más del 98% de las consultas. El resultado de esa información y esfuerzo son las 26.000 denuncias de pasajeros recibidas en AESA entre abril y junio, lo que supone el 74% de las recibidas en todo 2019. Un desafío para los profesionales de la Agencia que muestran cada día su compromiso con la ciudadanía, que les corresponde con numerosas muestras de agradecimiento y felicitaciones públicas.

### Autorizaciones y exenciones para el transporte de material sanitario

Otro de los desafíos que planteó esta pandemia para el sector de la aviación y para AESA en particular fue el transporte de material sanitario, ya que supuso autorizar muchos vuelos de compañías de terceros países no UE y certificar compañías aéreas de pasajeros como compañías de carga en tiempo record y garantizando la seguridad, lo que supuso un reto para la Agencia,



ya que sin estas autorizaciones y excepciones el material sanitario, fundamental para combatir la pandemia, no hubiese podido llegar a tiempo a nuestro país. Se aprobaron exenciones para poder autorizar más de tres operaciones no programadas por temporada IATA a compañías aéreas de terceros países, para aeronaves que no estuviesen acreditadas, siempre y cuando esas aeronaves se empleasen para el transporte de material sanitario, repatriaciones, ayuda humanitaria, o demás servicios considerados esenciales.

Una medida fundamental, ya que la limitación de no más de tres operaciones no regulares, que tienen las aeronaves de compañías aéreas de terceros países no acreditadas en España, podría comprometer la entrada en nuestro país de ese material sanitario. De hecho, durante el Estado de Alarma, AESA ha autorizado 694 vuelos especiales. De éstos, 503 fueron de carga sanitaria, 105 de repatriaciones con destino España y 86 con repatriaciones a destino no españoles.

Pero, además, de esas autorizaciones, ha sido necesaria la emisión de exenciones para operadores y vuelos concretos destinados al traslado de material sanitario o a la repatriación de ciudadanos dado que las características tanto de urgencia como operativas de dichos vuelos requerían la concesión de medidas de flexibilidad en diversos ámbitos. En este contexto también se otorgaron exenciones de

ruido, sin ninguna restricción horaria ni de aeropuerto, para flexibilizar al máximo las operaciones en relación con los tipos de aeronaves cargueras que estaban trayendo material sanitario. Además, fueron fundamentales las exenciones de las limitaciones de tiempos de vuelo, ya que permitieron que pudiesen volar dos tripulaciones al tiempo y no tener que bajar de los aviones en destinos donde los obligaban a guardar cuarentena, lo que facilitó la rapidez de muchas operaciones. En ese sentido, desde el inicio de la pandemia se han aproba-



do en el ámbito de Operaciones 65 exenciones: 62 relacionadas con las limitaciones de tiempo de vuelo, 1 por vuelo de estado, 1 de transporte de mercancías peligrosas y 1 de entrenamiento. En el ámbito de Aeronavegabilidad se aprobaron 40 exenciones, 2 de ellas nacionales, y también se autorizaron 10 exenciones de ruido. En paralelo a todas estas medidas, la Agencia ha informado puntualmente a todos los profesionales del sector de todas las medidas y recomendaciones que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA, en sus siglas en inglés) ha venido adoptado para prevenir y mitigar el impacto de la covid-19.

### Evitar exponer a la ciudadanía a situaciones de riesgo

Otra medida determinante que adopta AESA en esos primeros momentos en los que todavía no se sabía cómo podía evolucionar la situación, fue evitar que la ciudadanía y los profesionales del sector se expusiesen a situaciones de riesgo innecesarias, para ello se adapta para que todas las solicitudes ante la Agencia se hagan de forma telemá-



tica, y aprueba procedimientos excepcionales para la emisión electrónica de licencias y certificados de pilotos, tripulantes de cabina de pasajeros, técnicos de mantenimiento, controladores aéreos y pilotos de ultraligeros. Además, con el objetivo de evitar desplazamientos y reuniones de personas, desde un primer momento AESA suspendió todos los exámenes para licencias no profesionales y también para licencias, títulos y habilitaciones aeronáuticas civiles. Actividad que se retomará a medida que la situación provocada por la

pandemia lo permita. Pero la Agencia no podía parar a todo el sector relacionado con la formación de profesionales y para ello, aprobó una serie de resoluciones que permitían a las escuelas ATO adaptar la formación teórica presencial a formación *on line* para los cursos de obtención de las licencias de piloto de drones, LAPL, PPL, CPL, ATPL, MPL y sus habilitaciones asociadas, tanto de avión como de helicóptero, pero siempre garantizando la calidad de la formación y para ello, éstas deben presentar los cambios de metodología en AESA para ser aceptados, pero sin necesidad de aprobación o modificación del certificado ATO, para facilitar la agilidad en el proceso.

### Flexibilización de requisitos normativos

Las restricciones impuestas para el control del virus han hecho necesaria la flexibilización de algunos requisitos normativos en el ámbito de las operaciones aéreas, la aeronavegabilidad, las licencias de tripulantes o la acreditación de compañías para permitir la continuidad de las operaciones de transporte aéreo comercial o de trabajos aéreos dentro del alcan-



ce de las actividades esenciales recogidas en el Anexo I del Real Decreto Ley 10/2020.

La limitación de la movilidad, como consecuencia del Estado de Alarma, suponía un problema añadido para el sector, ya no permitía a los profesionales acceder de forma adecuada a los simuladores, o a las aeronaves para realizar el mantenimiento, o a las evaluaciones de competencia, además, de la caducidad de las licencias y habilitaciones.

Para mitigar todo ese impacto, la Directora de AESA, aprobó una serie de resoluciones por las que se emitían exenciones para extensión de los periodos de validez de las licencias, habilitaciones, certificados de tripulaciones de vuelo, instructores, examinadores, licencias de mantenimiento, controladores y entrenamientos/verificaciones periódicas de los operadores aéreos, así como un método alternativo de cumplimiento para la reducción de la antelación mínima requerida en la publicación de cuadrantes de actividad de las tripulaciones. También se emitieron exenciones para la emisión de certificados de revisión de aeronavegabilidad, así como para la finalización de la formación de tipo y entrenamiento laboral y para los certificados de revisión de aeronavegabilidad emitidos por AESA que regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, se establecen también los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.

Además, las exenciones de validez también se aplicaron a los certificados médicos de los pilotos de drones, a las licencias, habilitaciones, atribuciones, anotaciones y certificados europeos de pilotos, instructores, exami-



nadores y Tripulación de Cabina (TCP) de la Aviación General y Comercial, a las verificaciones en línea y de los entrenamientos periódicos de gestión de recursos de cabina de las tripulaciones, y a las licencias, habilitaciones y certificados de pilotos de avión ultraligero motorizado (ULM). Todo con un único objetivo mitigar el impacto negativo generado por la crisis global del Coronavirus. Todas estas medidas han ido acompañadas de guías de apoyo y preguntas frecuentes elaboradas por AESA para facilitar y agilizar todo el proceso.

### Lucha contra incendios y salvamento marítimo

Pero la aviación comercial y los vuelos de carga sanitaria y repatriación no eran la única preocupación. La crisis por la covid-19 no evitaba los incendios forestales ni la necesidad de realizar operaciones de búsqueda y salvamento. Con el objetivo de que esa actividad no parase, se adoptaron medidas extraordinarias de flexibilidad en los ámbitos de aviación civil no regulados por la normativa de la Unión Europea en relación con la situación

creada por la crisis global del coronavirus covid-19.

Se aprobaron exenciones de validez para los Certificados de Operador Especial, que habilita para la realización de operaciones de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, para las licencias nacionales de piloto de este tipo de operaciones, para los titulares de licencias de mantenimiento nacionales; para los operadores del Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) y los proveedores del Servicio de Dirección en Plataforma (SDP). El objetivo de estas exenciones y medidas extraordinarias era reducir la severidad de los trastornos que de otro modo ocurrirían en el ámbito de las actividades aéreas de lucha contra incendios, búsqueda y salvamento, aduanas, policía, guardacostas u otras similares por la no disponibilidad de un número suficiente de tripulaciones de vuelo, personal operativo y personal de apoyo a las operaciones, así como de operadores AFIS y SDP, o cualquier otra actividad aeronáutica civil, regulada por la normativa nacional y excluida del ámbito de aplicación del Reglamento.(UE) 2018/1139. ■