

MEDIDAS PARA VIAJES EN AVIÓN TRAS LA PANDEMIA COVID-19*

Lucía del Saz Domínguez
Máster en Acceso a la Abogacía
Becaria de Investigación Dpto. Derecho Civil
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación: 8 de julio de 2020

El Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, con entrada en vigor el 09/07/2020, introduce un conjunto de medidas de reactivación económica. Entre ellas, el RD-ley dedica su CAPÍTULO II a las “medidas en el sector del transporte aéreo”, que estudiaremos en este comentario.

Para minimizar el riesgo de contagio en el transporte aéreo, el **artículo 2** determina que todo el personal que intervenga en la realización de las operaciones aéreas deberá aplicar las medidas establecidas en este capítulo (sin perjuicio de las posibles medidas que establezcan las respectivas Comunidades Autónomas para los aeropuertos de competencia autonómica).

* Trabajo realizado bajo la tutela del Prof. D. Ángel Carrasco Perera en el marco del Proyecto concedido por Beca de iniciación a la investigación para estudiantes de másteres universitarios oficiales financiadas por el convenio de colaboración entre la Universidad de Castilla-La Mancha y el Banco Santander, en base a la Resolución de 24 de enero de 2020, del Vicerrector de Investigación y Política Científica, por la que se hace pública la relación definitiva de concesión de becas de iniciación a la investigación para estudiantes de másteres universitarios oficiales financiadas por el convenio de colaboración entre la Universidad de Castilla-La Mancha y el Banco Santander, correspondientes a la convocatoria publicada por Resolución de 11 de octubre de 2019, de la Universidad de Castilla-La Mancha; en el marco del Proyecto de Investigación PGC2018-098683-B-I00, del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (MCIU) y la Agencia Estatal de Investigación (AEI) cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social” dirigido por Ángel Carrasco Perera y Encarna Cordero Lobato y en el marco de la Ayuda para la financiación de actividades de investigación dirigidas a grupos de la UCLM Ref.: 2020-GRIN-29156, denominado "Grupo de Investigación del Profesor Ángel Carrasco" (GIPAC) y a la ayuda para la realización de proyectos de investigación científica y transferencia de tecnología, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el Proyecto titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social en Castilla-La Mancha” (PCRECLM) con Ref.: SBPLY/19/180501/000333 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana Isabel Mendoza Losana.



Conforme al **artículo 3**, el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo establecerá las directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19¹ (en adelante, “Directrices EASA/ECDC adaptadas”), aplicables a las operaciones desarrolladas en los aeropuertos situados en territorio nacional. Estas directrices se publicarán en el BOE y establecerán el plazo máximo en que los sujetos obligados² deberán cumplir lo preceptuado en ellas.

El artículo 4 contiene **obligaciones de los gestores de los aeropuertos situados en territorio español y de las compañías aéreas de transporte aéreo de pasajeros que operen en los aeropuertos españoles:**

- Implantar procedimientos operativos que apliquen y pongan en práctica las Directrices EASA/ECDC adaptadas.
- Informar a los pasajeros sobre las medidas preventivas que deben adoptar en aplicación de las mencionadas Directrices (la información habrá de producirse, entre otros medios, por megafonía del aeropuerto, cartelería, medios digitales y señalética).
- Las compañías aéreas, con carácter previo a la emisión de la tarjeta de embarque, deberán facilitar información a los pasajeros sobre las causas sanitarias por las que deberán abstenerse de acceder al aeropuerto, así como de las consecuencias derivadas de detectar en los controles sanitarios a una persona con sospecha de padecer COVID-19 -que se explicarán en el artículo posterior-.
- Igualmente, las compañías aéreas tendrán que recabar la confirmación del pasajero de haber leído esta información y la declaración de estado de salud que figure en las Directrices EASA/ECDC adaptadas, u otra equivalente previamente aprobada por el Comité de Facilitación.

El artículo 5 establece una serie de **obligaciones para los pasajeros:**

¹ Que se crearán con observancia de las adoptadas por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad de la Aviación (EASA) y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC), así como de sus sucesivas modificaciones, adaptadas a las especificidades de España.

² Tales directrices son de obligado cumplimiento para los siguientes sujetos: “los gestores de los aeropuertos de interés general abiertos al tráfico civil situados en territorio nacional, así como para las empresas que desarrollen trabajos auxiliares en ellos; las compañías aéreas que realicen operaciones en los aeropuertos españoles y el resto de los usuarios de estas infraestructuras”. No obstante, el Comité de Facilitación podrá declarar que otras recomendaciones internacionales ofrecen niveles de eficacia equivalentes. En cuyo caso, conforme al principio de reciprocidad, se entenderá que el cumplimiento por las compañías aéreas de terceros países de las recomendaciones internacionales declaradas equivalentes satisface lo previsto en el artículo 3.2.



- Abstenerse de acudir al aeropuerto cuando se hallen en alguno de los siguientes supuestos: (i) aislamiento domiciliario por presentar síntomas o haber sido diagnosticados de COVID-19; (ii) cuarentena domiciliaria por haber tenido contacto estrecho con alguna persona diagnosticada; (iii) presentar síntomas evidentes de padecer COVID-19 (además, en este caso, habrán de contactar de inmediato con el teléfono habilitado para ello por la Comunidad Autónoma).
- Asimismo, tendrán que someterse a los controles sanitarios establecidos por el Ministerio de Sanidad y adoptar las medidas preventivas establecidas, bajo la advertencia de que la detección de síntomas en dichos controles podrá determinar la denegación de acceso a la infraestructura aeroportuaria, la denegación de embarque o el desalojo una vez embarcado³.

En el **artículo 6** se contemplan medidas sobre cómo estar en un aeropuerto (sin perjuicio de las que pudiere establecer la Comunidad Autónoma respecto a los aeropuertos de competencia autonómica). En primer lugar, se limita el acceso a los edificios terminales de los aeropuertos, de tal forma que **solamente podrán acceder a las terminales aeroportuarias situadas en territorio nacional las siguientes personas:**

- Pasajeros que porten un billete o tarjeta de embarque válidos, cuyo acceso se permitirá 6 horas antes a la hora de salida prevista. *Cuando los pasajeros sean menores, personas con movilidad reducida o “por otra causa debidamente justificada” también podrán acceder “los acompañantes estrictamente necesarios”.
- Los empleados del aeropuerto o de las empresas que presten servicios en su infraestructura (mediante la debida acreditación o autorización), tripulaciones y pilotos para las operaciones programadas (incluidos los pilotos de aviación general y sus acompañantes que se dispongan a realizar un vuelo).
- Personal de FFCCSE, más el personal “que preste servicios aeroportuarios” (por ejemplo, aduaneros, sanitarios, correos, seguridad exterior e interior).

³ Lo que determinará que nos encontremos entre los casos previstos de forma expresa en los que el transportista aéreo podrá denegar el embarque resultando exonerado de su responsabilidad. El **Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n° 295/91 en su artículo dos j)** dispone que, a los efectos del presente Reglamento, se entenderá por denegación de embarque “la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, pese a haberse presentado al embarque en las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 3, salvo que haya motivos razonables para denegar su embarque, tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados”. En la misma línea, conforme a lo establecido en el **artículo noventa y seis de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea**, “el transportista queda facultado para excluir del transporte a los pasajeros que por causas de enfermedad u otras circunstancias determinadas en los Reglamentos puedan constituir un peligro o perturbación para el buen régimen de la aeronave”.



- A modo de cierre se incorpora una cláusula abierta (“otras personas, por causas debidamente justificadas y previstas en las normas y procedimientos aplicables”), mencionando a título ejemplificativo los inspectores de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en el ejercicio de sus funciones de inspección.

Además, dentro de las instalaciones del aeropuerto resulta obligatorio el uso de mascarilla quirúrgica o que provea una protección superior, salvo en casos debidamente justificados, y habrá de procurarse, en todo momento, guardar la distancia interpersonal establecida en las Directrices EASA/ECDC adaptadas.

Por último, el **artículo 7** declara la competencia del Comité de Facilitación de coordinar a todos los actores que deban definir y aplicar las Directrices EASA/ECDC adaptadas, así como las recomendaciones internacionales equivalentes sometidas al principio de reciprocidad y elaboración de guías o materiales que faciliten su aplicación.

Sin embargo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea será la encargada de:

- Desarrollar y coordinar los aspectos prácticos de aplicación de las Directrices EASA/ECDC adaptadas y de las recomendaciones internacionales declaradas equivalentes, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan en el ejercicio de sus funciones a los Ministerios de Sanidad e Interior.
- Supervisar el cumplimiento de las Directrices EASA/ECDC adaptadas y de las recomendaciones internacionales declaradas equivalentes.

Adicionalmente, la Agencia podrá, previa audiencia del Comité de Facilitación, adoptar guías o material de orientación sobre la aplicación de los requisitos y procedimientos de supervisión.