



RESUMEN DEL 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.

1. Introducción

La situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 y su evolución ha puesto de relieve el desafío de proteger la salud de la población a la vez que se tratan de mitigar y minimizar las consecuencias socioeconómicas mediante la adopción de medidas dirigidas a abordar y atenuar las perturbaciones que afectan a la economía por distintas vías.

La Comisión Europea ha reconocido en sus diversas comunicaciones y directrices, el gran impacto y repercusiones que el brote de COVID-19 está teniendo en nuestros sistemas de transportes y en la conectividad. En su Comunicación, publicada el 13 de marzo, la Comisión exponía su respuesta inmediata destinada a mitigar el impacto económico y la necesidad de coordinar la actuación de los distintos Estados miembros para garantizar la continuidad económica, al mismo tiempo que reconocía el sector del transporte como uno de los sectores gravemente afectados, proponiendo un conjunto de medidas dirigidas a asegurar el flujo de mercancías y la cadena de suministro, posibilitar los desplazamientos y velar por el funcionamiento del mercado interior y la seguridad del transporte.

Las medidas tomadas para hacer frente a la pandemia han tenido como resultado una reducción drástica de la actividad del sector, especialmente de viajeros. Los flujos de mercancías se han visto menos afectados en parte gracias a los esfuerzos colectivos por mantener el tráfico de mercancías, aunque se ha registrado una reducción debido al descenso en la actividad económica y a la perturbación de las cadenas de suministros.

Las habilitaciones que el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y sucesivas prórrogas, contienen en favor de los Ministros designados como autoridades competentes delegadas y, en particular, en favor del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en su área de competencias, esto es, en el sector de transportes, fundamentaron la normativa aprobada, adoptando medidas adicionales dirigidas a garantizar las condiciones de prestaciones de los servicios de transportes, de mercancías y viajeros, asegurando el abastecimiento y la entrega de productos adquiridos en el comercio por internet, telefónico o correspondencia, así como la adecuada protección de personas, bienes y lugares, y todo ello, en función de la evolución de la crisis sanitaria, a la luz de los principales indicadores disponibles, la experiencia adquirida a nivel nacional, el análisis comparado con otros países, así como las recomendaciones y directrices de la Unión Europea y las orientaciones de la Organización Mundial de la Salud.

Una vez expirada la vigencia de la última prórroga del estado de alarma, ante los posibles riesgos que pudieran derivarse de la pérdida de vigencia automática de dichas medidas por la aparición de nuevos brotes epidemiológicos y nuevas cadenas de transmisión que comprometieran la garantía de la salud de las personas, desde la óptica del deber constitucional de los poderes públicos de organizar y tutelar la salud pública a través de medidas preventivas, se fundamenta la aprobación del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, que entre sus disposiciones recoge distintas medidas dirigidas a proteger la salud de los trabajadores y viajeros en los distintos modos de transportes que se han visto complementadas con la disposición adicional sexta del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía u en otros ámbitos para la reactivación económica.

2. Capítulo II: Medidas en el sector del transporte aéreo

El capítulo II, relativo al sector del transporte aéreo e integrado por los artículos 2 a 7, incorpora al ordenamiento jurídico interno las directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19, adoptadas por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad de la Aviación (EASA) y el Centro para la Prevención y el Control de Enfermedades (ECDC por sus siglas en inglés, European Centre for Disease Prevention and Control) y establece su obligado cumplimiento para los gestores de los aeropuertos abiertos al tráfico civil situados en todo el territorio nacional, las compañías aéreas que realicen operaciones en ellos, incluidas las operaciones de aerotaxis y las de aviación general, así como para las empresas que desarrollen los servicios auxiliares en los aeropuertos. No obstante, atendiendo a las competencias de las comunidades autónomas en materia de aeropuertos no calificados de interés general, en la actualidad los aeropuertos de Lleida-Alguire; Andorra-La Seu de Urgell y Teruel, para la implementación de estas Directrices en los aeropuertos de competencia autonómica se está a lo que establezcan las respectivas Comunidades en el ejercicio de dichas competencias.

La naturaleza eminentemente técnica y operativa de estas directrices, así como la prevista adaptación de las recomendaciones europeas contenidas en dichas directrices en función de la evolución que experimente la COVID-19, el conocimiento científico sobre ella y los recursos técnicos y médicos disponibles para detectarla y combatirla, aconsejan que en su aplicación sea el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo, en adelante Comité de Facilitación, el que establezca, en castellano, las vigentes en cada momento. Se permite así una rápida adaptación a la evolución de la pandemia, al tiempo que se asegura la proporcionalidad y eficacia de las medidas adoptadas para mitigar, en el ámbito del transporte aéreo, los riesgos de transmisión del coronavirus SARS-Cov-2. **El Comité de Facilitación**, regulado en la Orden PRE/248/2003, de 6 de febrero, por la que se crea el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo y se determinan su composición y funciones, es un órgano colegiado de la Administración General del Estado en el que están representados los principales actores involucrados en el aseguramiento de un flujo ordenado, seguro y eficiente de los pasajeros por las instalaciones aeroportuarias, entre otros, los Ministerios de Sanidad, Interior, Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Hacienda, y el gestor de la red de aeropuertos de interés general, AENA S.M.E. S.A. Su composición, la prevista participación en sus actuaciones de, entre otros, las compañías aéreas y las entidades, asociaciones o agrupaciones privadas cuyos intereses pudieran verse afectados, así como su naturaleza eminentemente técnica de las recomendaciones a implementar, determinan su idoneidad para la labor que se le encomienda. Conforme a lo previsto en este real decreto-ley, **el Comité de Facilitación podrá declarar que otras recomendaciones internacionales para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19, ofrecen niveles de eficacia equivalentes a las Directrices EASA/ECDC publicadas para minimizar el riesgo de contagio del SARS-Cov-2 en el transporte aéreo.** Con sujeción al principio de reciprocidad, el cumplimiento por las compañías aéreas extracomunitarias de las recomendaciones internacionales equivalentes equivale al cumplimiento por dichas compañías de las Directrices EASA/ECDC. De este modo, sujeto al principio de reciprocidad, se evita la imposición de restricciones indebidas el transporte aéreo extracomunitario realizado con niveles equivalentes de mitigación del riesgo de contagio de la COVID-19.

Las Directrices EASA/ECDC adaptadas son de obligado cumplimiento para 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. **Las Directrices EASA/ECDC adaptadas, se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado» por resolución de la persona titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).**

Asimismo, en este capítulo se establece la obligación de los gestores aeroportuarios y compañías aéreas que operen en dichas infraestructuras de implantar los procedimientos que aseguren el cumplimiento de las citadas directrices, así como de prestar información a los pasajeros sobre las medidas preventivas que estos deben adoptar en su aplicación, entre otros medios, por megafonía del aeropuerto, cartelería, medios digitales y señalética, sobre las medidas preventivas que éstos deben adoptar en aplicación de las Directrices EASA/ECDC adaptadas. Además, 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 un pasajero debe 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. Así mismo recabarán 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.

Igualmente, se establece el deber de los pasajeros de abstenerse de acudir al aeropuerto en los supuestos en que deban guardar aislamiento por riesgo de padecer la COVID-19 o que presenten síntomas evidentes de padecerla. De acuerdo con lo establecido en la Ley Orgánica 3/1986, de 14 de abril, de Medidas Especiales en Materia de Salud Pública, la detección de síntomas de padecer la COVID-19 en los controles sanitarios efectuados conforme a lo previsto en este capítulo podrá determinar la denegación de acceso a la infraestructura aeroportuaria, la denegación de embarque o el desalojo de la aeronave una vez embarcado.

Para la protección de los pasajeros y el personal que presta servicios en las infraestructuras aeroportuarias se limita el acceso a la terminal del aeropuerto a los pasajeros con billete o tarjeta de embarque, salvo las excepciones correspondientes a las personas que deban acudir acompañadas, y al personal autorizado que debe realizar funciones en el aeropuerto.

Todas las personas que entren en el edificio terminal deberán hacer uso obligatorio, dentro de las instalaciones del aeropuerto, de mascarilla quirúrgica o que provea una protección superior, salvo en casos debidamente justificados, y se procurará, en todo momento, guardar la distancia interpersonal establecida en las Directrices EASA/ECDC adaptadas

Completa el contenido del capítulo II, la atribución al Comité de Facilitación de la facultad de realizar las funciones de coordinación que le son propias en el ámbito de la definición y aplicación de las Directrices EASA/ECDC publicadas y editar material guía que facilite su aplicación; y la asignación a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de las funciones de supervisión del cumplimiento de las Directrices EASA/ECDC publicadas por los sujetos obligados, en el ejercicio de sus competencias en materia de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, y, en particular en materia de facilitación en el transporte aéreo, conforme a lo previsto en el artículo 9.1, letra i), de sus Estatutos, aprobados por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero.

3. Artículo 3. Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19.

El Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo, previsto en la Orden PRE/248/2003, de 6 de febrero, por la que se crea el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo y se determinan su composición y funciones, en adelante Comité de Facilitación, establecerá en castellano las directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19, aplicables a las operaciones desarrolladas en los aeropuertos situados en territorio nacional, incorporando al ordenamiento jurídico interno las adoptadas por 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 sus sucesivas modificaciones, adaptadas a las especificidades de España, en adelante, Directrices EASA/ECDC adaptadas, y establecerá, atendiendo a la naturaleza, dificultad y medios necesarios para su implementación, el plazo máximo en que los sujetos obligados por ellas están obligados a su cumplimiento. 2. 3. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 2, el Comité de Facilitación podrá declarar que otras recomendaciones internacionales para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19, ofrecen niveles de eficacia equivalentes a las Directrices EASA/ECDC adaptadas en orden a minimizar el riesgo de contagio del SARS-Cov-2 en el transporte aéreo. En tal caso y sujeto 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 citado apartado 2.

