



GUÍAS SECTORIALES COVID-19

SECCIONES DE D. MARÍTIMO
Y TRANSPORTE Y D.
AERONÁUTICO Y ESPACIAL



ILUSTRE
COLEGIO DE ABOGADOS
DE MADRID



GUÍA SECTORIAL DE LOS TRANSPORTES: Carretera, Ferrocarril, Marítimo y Aéreo

T

Sección de Derecho Marítimo y Transporte

Guías Sectoriales Covid19

Transporte por Carretera:

D. Juan Gaitán. Consejo Asesor de la Sección de Derecho Marítimo y Transporte

13/04/2020

1)	<u>Transporte por carretera. General</u>	2
1.	<u>El transporte es servicio esencial</u>	2
2.	<u>Tiempos de conducción y descanso</u>	2
3.	<u>Tacografo</u>	2
4.	<u>Restricciones a la circulación</u>	2
5.	<u>Excepciones en caso de cierre de carreteras</u>	3
6.	<u>Autorizaciones administrativas para conducir</u>	4
7.	<u>Apertura de talleres de reparación y mantenimiento de vehículos</u>	4
8.	<u>CAP</u>	4
9.	<u>Arrendamiento de vehículos sin conductor</u>	5
10.	<u>Control en fronteras</u>	5
2)	<u>Transporte de mercancías por carretera</u>	5
1.	<u>Euro modular (megacamiones)</u>	5
2.	<u>Transportes especiales</u>	6
3.	<u>Condiciones de realización del transporte por carretera</u>	6
4.	<u>Transporte de animales</u>	6
3)	<u>Transporte de viajeros por carretera</u>	6
1.	<u>Contratos públicos de servicio</u>	6
2.	<u>Contrato concesión de servicio</u>	7
3.	<u>Transporte terrestre de viajeros. Utilización de medios</u>	8
4.	<u>DataCOVID-19: estudio de la movilidad aplicada a la crisis sanitaria</u>	9
4)	<u>LEGISLACION</u>	10

Transporte por carretera. General.

El transporte es servicio esencial.

RDL10/2020 No será objeto de aplicación el permiso retribuido las siguientes personas trabajadoras por cuenta ajena: (por lo tanto se considera servicio esencial).
Anexo. 6. Las que realizan los servicios de transporte, tanto de personas como de mercancías, que se continúen desarrollando desde la declaración del estado de alarma, así como de aquéllas que deban asegurar el mantenimiento de los medios empleados para ello, al amparo de la normativa aprobada por la autoridad competente y las autoridades competentes delegadas desde la declaración del estado de alarma.

Tiempos de conducción y descanso

Res. DGTT 26/03/2020 Se exceptúa temporalmente a las operaciones de transporte de mercancías afectadas por estas circunstancias del cumplimiento de las normas establecidas en los siguientes artículos del Reglamento n.º 561/2006:
Artículo 6.1: Permitir extender la duración del período de conducción diaria siempre que se cumplan los requisitos establecidos para las pausas y para los descansos diarios y semanales.
Artículo 8.6: Reducir un descanso semanal de 45 horas a un descanso continuado de al menos 24 horas, sin necesidad de compensación.
Artículo 8.8: Permitir que el conductor tome su descanso semanal normal en el vehículo, siempre y cuando el vehículo vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

Tacografo

Orden TMA 324/2020 6/04/2020 0 Tarjeta de conductor.
1. Los conductores cuya tarjeta de tacógrafo tenga fecha de caducidad entre el 6 de marzo de 2020 y los 15 días hábiles posteriores a la fecha en la que finalice el estado de alarma o sus prórrogas, ambos días inclusive, podrán seguir haciendo transporte. Esta medida únicamente será de aplicación para aquellos conductores que hubieran presentado la solicitud de renovación de la tarjeta como mínimo 15 días hábiles antes de su fecha de caducidad.
Los conductores afectados por lo dispuesto en el apartado anterior tendrán que llevar a cabo las siguientes actuaciones
Tarjeta de empresa.
1. Las empresas cuyas tarjetas de empresa tengan fecha de caducidad entre el día 6 de marzo y los 15 días hábiles posteriores a la finalización de la declaración del estado de alarma o prórrogas del mismo, ambos días inclusive, quedan exentas de su utilización y de las obligaciones para las que su uso fuera imprescindible.

Restricciones a la circulación

Orden INT Se suspenden las siguientes restricciones a la circulación, contempladas en la Resolución de 14 de enero de 2020 de la Dirección General de Tráfico, por la que se

262/2020 , 20/03/20 20	establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2020, publicadas en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de enero de 2020, con objeto de garantizar el suministro de bienes esenciales y el abastecimiento: a) Transporte de mercancías en general punto primero. B.1.1.). b) Mercancías peligrosas punto primero. B.2.1) incluidas en el apartado 1.º restricciones comunes) del Anexo V que les sea de aplicación. c) Vehículos especiales y vehículos que precisan de autorización complementaria de circulación al superar, por sus características técnicas o por razón de la carga indivisible transportada, los valores de las masas o dimensiones máximas permitidas punto primero. B.3.1).
Orden INT 262/2020 , 20/03/20 20	Se suspenden las restricciones a la circulación aplicables a los vehículos y conjuntos de <u>transportes de mercancías en general, incluidos los que realizan transportes especiales, a los vehículos especiales y a los vehículos y conjuntos que transportan mercancías peligrosas, previstas en el anexo B</u> , de la Resolución INT/383/2020, de 13 de febrero, publicada en el «Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya» n.º 8065, de 17 de febrero de 2020, por la que se establecen las restricciones a la circulación durante el año 2020, con objeto de garantizar el suministro de bienes esenciales y abastecimiento.
Orden INT 262/2020 , 20/03/20 20	Se suspenden las restricciones a la circulación recogidas en los puntos segundo, tercero y cuarto de la disposición primera de la Resolución de 20 de diciembre de 2019, de la Directora de Tráfico del País Vasco, publicada en el «Boletín Oficial del País Vasco» n.º 12, de 20 enero del 2020, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2020 en la Comunidad Autónoma del País Vasco, con objeto de garantizar el suministro de bienes esenciales y abastecimiento.
Orden INT 262/2020 , 20/03/20 20	La suspensión de las medidas especiales de regulación contempladas en los artículos 3, 4 y 5 se mantendrán durante la vigencia del estado de alarma y sus sucesivas prórrogas.

Excepciones en caso de cierre de carreteras

Orden INT 284/2020 , 25/03/20 20	En el caso del cierre de las vías o restricción a la circulación de determinados vehículos, quedarán exceptuados los vehículos destinados a la prestación de los servicios o a la realización de las actividades siguientes: a) Los de transporte sanitario y asistencia sanitaria, pública o privada, los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, los de protección civil y salvamento y los de extinción de incendios. b) Los que transporten a personal de mantenimiento o técnicos de reparación de instalaciones o equipamientos sanitarios c) Los de distribución de medicamentos y material sanitario. d) Los destinados a la distribución de alimentos. e) Los de las Fuerzas Armadas. f) Los de auxilio en carretera. g) Los de los servicios de conservación y mantenimiento de carreteras. h) Los de recogida de residuos sólidos urbanos. i) Los destinados al transporte de materiales fundentes. j) Los destinados al transporte de combustibles. k) Los destinados a la producción, comercialización, transformación y distribución de productos agrícolas, ganaderos y pesqueros, y sus insumos; a la producción, distribución alquiler y reparación de equipos y maquinaria para la agricultura, la pesca, la ganadería, y su industria asociada, y al transporte y tratamiento de residuos y subproductos agrícolas, ganaderos y pesqueros, y de la industria alimentaria. l) Los destinados al transporte de mercancías perecederas, entendiendo como tales las recogidas en el anejo 3 del Acuerdo Internacional sobre el transporte de mercancías perecederas ATP) así como las frutas y verduras frescas, en vehículos que satisfagan
-------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

las definiciones y normas expresadas en el anejo 1 del ATP. En todo caso, la mercancía perecedera deberá suponer al menos la mitad de la capacidad de carga útil del vehículo u ocupar la mitad del volumen de carga útil del vehículo. m) Los destinados a la fabricación y distribución de productos de limpieza e higiene. n) Los de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A. ñ) Los fúnebres. o) Los utilizados por las empresas de seguridad privada para la prestación de servicios de transporte de seguridad, de respuesta ante alarmas, de ronda o vigilancia discontinua, y aquellos que resulte preciso utilizar para el desempeño de servicios de seguridad en garantía de los servicios esenciales y el abastecimiento a la población p) Otros vehículos que, no estando incluidos entre los anteriores, los agentes encargados del control y disciplina del tráfico consideren, en cada caso concreto, que contribuyen a garantizar el suministro de bienes o la prestación de servicios esenciales para la población.»

Autorizaciones administrativas para conducir

Orden INT 262/2020 , 20/03/20 20	Los permisos y licencias de conducción, así como otras autorizaciones administrativas para conducir, cuyo periodo de vigencia venza durante el estado de alarma y sus sucesivas prórrogas, quedarán automáticamente prorrogados mientras dure el mismo y hasta sesenta días después de su finalización
Orden INT 262/2020 , 20/03/20 20	<i>Interrupción del plazo para conducir en España con un permiso extranjero válido y en vigor.</i> Durante la vigencia del estado de alarma y sus sucesivas prórrogas queda interrumpido el plazo de seis meses durante el cual el titular de un permiso de conducción extranjero válido para conducir en España puede conducir en el territorio nacional, conforme a lo establecido en el artículo 21 del Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. El cómputo del plazo se reanuda tan pronto pierda vigencia el estado de alarma y sus sucesivas prórrogas.
Orden INT 262/2020 , 20/03/20 20	<i>Autorizaciones administrativas en materia de vehículos</i> Se prorroga la vigencia de las autorizaciones administrativas temporales reguladas en el artículo 42 y siguientes del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que ampararán la circulación de vehículos, durante la vigencia del estado de alarma y sus sucesivas prórrogas hasta sesenta días después de su finalización.

Apertura de talleres de reparación y mantenimiento de vehículos

Orden TMA 259/2020 , de 19/03/20 20	Se permite la apertura de talleres de reparación y mantenimiento de vehículos de motor, así como los establecimientos de actividades conexas de venta de piezas y accesorios con venta directa a los talleres de reparación, pero sin apertura al público general.
----------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CAP

Orden TMA	Se declara la validez de las tarjetas de cualificación del conductor acreditativas del CAP cuya fecha de expiración se haya producido a partir del día 1 de marzo, hasta
--------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

254/2020 120 días después de la finalización de la declaración del estado de alarma o prórrogas
, de del mismo.
18/03/20
20

Arrendamiento de vehículos sin conductor

Orden TMA 254/2020 , de 18/03/20 20 Estará permitida la apertura de establecimientos dedicados al arrendamiento de vehículos sin conductor destinados a un uso profesional de los transportistas de mercancías.
La apertura de establecimientos de arrendamiento de vehículos sin conductor en los supuestos de arrendamiento de vehículos para uso particular, únicamente estará permitida con el fin de hacer posible la devolución por el arrendatario de los vehículos arrendados en el marco de un contrato celebrado con anterioridad a la entrada en vigor de esta orden.

Control en fronteras

Orden INT 248/2020 16/03/20 20 El restablecimiento temporal de los controles en las fronteras interiores.
Con el fin de asegurar la continuidad de la actividad económica y de preservar la cadena de abastecimiento, estas medidas no son aplicables al transporte de mercancías.

Orden INT 239/2020 16/03/20 20

Orden INT 335/2020 10/04/20 20 Prorrogado al 26/04/2020

Transporte de mercancías por carretera.

1. Euro modular megacamiones)

21 Quedan exentos de la necesidad de obtener una autorización complementaria de circulación los conjuntos en configuración euro-modular para circular por cualquier autopista y autovía, así como los tramos imprescindibles de carretera convencional que precisen entre su lugar de carga o descarga y el acceso o salida más cercano a una autopista o autovía, siempre que la distancia a recorrer no supere los 50 kilómetros.
Se prorroga por seis meses, contada desde su pérdida, la vigencia de todas las autorizaciones para conjunto euro modular.

Transportes especiales

INSTRUCCIÓN 20/TV-108 DGTT

Quedan exentos de la necesidad de obtener una autorización complementaria de circulación los **vehículos en régimen de transporte especial** y sus conjuntos cuando ninguna de sus masas y dimensiones, incluida la carga que transporten, superen las 100 Toneladas de masa máxima de conjunto, cualquier valor de masa por eje, los 40 metros de largo, 4,70 metros de altura y 5 metros de anchura, cuando circulen por alguna de las carreteras o tramos de las mismas incluidas en el documento *“Red de itinerarios del Mº de transportes, movilidad y agenda urbana para vehículos en régimen de transporte especial grupo I del RGC) con ACC de categoría específica”*

Se prorroga por seis meses, contada desde su pérdida, la vigencia de todas las autorizaciones complementarias de circulación.

Condiciones de realización del transporte por carretera

Orden TMA 259/2020

En los transportes públicos de mercancías por carretera estará permitido que vayan dos personas en la cabina del vehículo, cuando sea necesario por razón del tipo de transporte a realizar.

, de
19/03/2020

Orden SND 337/2020

En lo relativo a los servicios de aseos y de restauración disponibles en las instalaciones, los titulares de las estaciones de servicio deberán atenerse a lo establecido en la Orden TMA/229/2020, de 15 de marzo, por la que dictan disposiciones respecto al acceso de los transportistas profesionales a determinados servicios necesarios para facilitar el transporte de mercancías en el territorio nacional y cualquier otra disposición que la complemente o sustituya. Entre los servicios que deberán estar disponibles para los conductores profesionales se incluyen los servicios de catering en los establecimientos que dispongan de cocina, que podrá continuar abierta, servicios de restauración o expendedores de comida preparada

,
09/04/2020

Transporte de animales

Orden TMA 279/2020

Vigencia de las autorizaciones establecidas en la normativa veterinaria sobre transporte de animales.

24/03/2020

Eliminación de los tiempos de descanso de la normativa sobre protección de los animales durante el transporte.

Transporte de viajeros por carretera.

1. Contratos públicos de servicio.

RDL 11/2020 Art. 34.1 1. Los contratos públicos de servicios y de suministros de prestación sucesiva, vigentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley, celebrados por las entidades pertenecientes al Sector Público, en el sentido definido en el artículo 3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, cuya ejecución devenga imposible como consecuencia del COVID-19 o las medidas adoptadas por el Estado, las comunidades autónomas o la Administración local para combatirlo, quedarán suspendidos total o parcialmente desde que se produjera la situación de hecho que impide su prestación y hasta que dicha prestación pueda reanudarse. A estos efectos, se entenderá que la prestación puede reanudarse cuando, habiendo cesado las circunstancias o medidas que la vinieran impidiendo, el órgano de contratación notificara al contratista el fin de la suspensión.

Contrato concesión de servicio

RDL 11/2020 Art. 34.4 En los contratos públicos de concesión de obras y de concesión de servicios vigentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley, celebrados por las entidades pertenecientes al Sector Público en el sentido definido en el artículo 3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, la situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por el Estado, las comunidades autónomas o la Administración local para combatirlo darán derecho al concesionario al restablecimiento del equilibrio económico del contrato mediante, según proceda en cada caso, la ampliación de su duración inicial hasta un máximo de un 15 por 100 o mediante la modificación de las cláusulas de contenido económico incluidas en el contrato.

Dicho reequilibrio en todo caso compensará a los concesionarios por la pérdida de ingresos y el incremento de los costes soportados, entre los que se considerarán los posibles gastos adicionales salariales que efectivamente hubieran abonado, respecto a los previstos en la ejecución ordinaria del contrato de concesión de obras o de servicios durante en el período de duración de la situación de hecho creada por el COVID-19. Solo se procederá a dicha compensación **previa solicitud y acreditación fehaciente de la realidad**, efectividad e importe por el contratista de dichos gastos.

La aplicación de lo dispuesto en este apartado solo procederá cuando el órgano de contratación, a instancia del contratista, hubiera apreciado la imposibilidad de ejecución del contrato como consecuencia de la situación descrita en su primer párrafo.

Lo dispuesto en este artículo también será de aplicación a los contratos, vigentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley, celebrados por entidades del sector público con sujeción a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales o Libro I del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.

El régimen previsto en este artículo se entiende sin perjuicio de las medidas que pueda adoptar el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente designada en el artículo 4 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, para garantizar las prestaciones necesarias en orden a la protección de personas, bienes y lugares. Dichas medidas podrán implicar, entre otras, una modificación de los supuestos en los que procede la suspensión de los contratos.

Transporte terrestre de viajeros. Utilización de medios

Orden
TMA
254/2020
, de
18/03/20
20

En los transportes públicos y privados complementarios de viajeros en autobús, salvo que el conductor esté protegido por una mampara, los viajeros deberán acceder al vehículo por la puerta trasera. Esta disposición podrá exceptuarse en los transportes públicos en caso de que el billete se vaya a adquirir en su interior.

En los medios de transporte que así lo permitan, las puertas serán activadas por el conductor o maquinista, evitando de este modo que tengan que ser accionadas por el viajero.

En los transportes públicos y privados complementarios de viajeros en autobús las empresas adoptarán las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los viajeros, de tal manera que no podrán ser ocupados más de un tercio de los asientos disponibles para la ocupación máxima del vehículo. En todo caso, se mantendrá siempre vacía la fila posterior a la butaca ocupada por el conductor

Los desplazamientos llevados a cabo en transporte público de viajeros en vehículo de turismo, al amparo de lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, deberán hacerse individualmente, salvo que se acompañe a personas con discapacidad, menores, mayores o por otra causa justificada

e) En relación con todos los medios de transporte, los operadores de servicio de transporte de viajeros quedan obligados a realizar una limpieza diaria de los vehículos de transporte, de acuerdo con las recomendaciones que establezca el Ministerio de Sanidad.

f) Los sistemas de venta de billetes online deberán incluir durante el proceso de venta de los billetes un mensaje suficientemente visible en el que se desaconseje viajar salvo por razones inaplazables. Por orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrán establecer las características y contenido de este anuncio.

g) En aquellos servicios en los que el billete otorga una plaza sentada o camarote, los operadores de transporte tomarán las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

Los servicios ferroviarios de cercanías mantendrán su oferta de servicios.

Por resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrán modificar los porcentajes de reducción de los servicios referidos anteriormente y establecer condiciones específicas al respecto. En esta resolución se tendrá en cuenta la necesidad de garantizar que los ciudadanos puedan acceder a sus puestos de trabajo y los servicios básicos en caso necesario.

Cada **autoridad autonómica o local competente podrá fijar los porcentajes de reducción de los servicios de transporte público de su titularidad que estime convenientes**, de acuerdo a la realidad de las necesidades de movilidad existentes en sus territorios y a la evolución de la situación sanitaria, garantizando, en todo caso, que los ciudadanos puedan acceder a sus puestos de trabajo y los servicios básicos en caso necesario.

Podrán, así mismo, establecer condiciones específicas de prestación de dichos servicios.

Las autoridades locales que, en virtud del artículo anterior, fijen porcentajes de reducción de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de su titularidad deberán comunicarlo a la correspondiente comunidad autónoma. Las comunidades autónomas, por su parte, deberán comunicar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la información que hayan recibido de las autoridades locales de

su territorio, así como los suyos propios, con objeto de que puedan coordinarse las actuaciones en todo el territorio nacional.

Obligación de servicios OSP

Orden
TMA
273/2020
23/03/20
20

Reducción del porcentaje de servicios de transporte de viajeros sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público

Los servicios de transporte público de viajeros por carretera de competencia estatal que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:

iii) Servicios regulares de transporte de viajeros por carretera: 70%.

Estos porcentajes podrán ser modificados por el operador por causa justificada, teniendo en cuenta que, en todo caso, deben adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

2. En los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios y marítimos de competencia autonómica o local que están sometidos a contrato público u OSP, las autoridades autonómicas y locales procederán a reducir el porcentaje máximo de prestación de los servicios de su competencia, de acuerdo a la evolución de la situación, teniendo en cuenta la necesidad de facilitar el acceso a los puestos de trabajo y servicios básicos de los ciudadanos en sus territorios, sin que se produzcan aglomeraciones.

Orden
TMA
306/2020
30/03/20
20

Reducción de la oferta de servicios de transporte de viajeros de carácter urbano y periurbano.

1. Los servicios de transporte público de viajeros por carretera y ferroviarios de ámbito urbano y periurbano, que estén sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), o sean de titularidad pública, con independencia de la Administración titular o competente sobre los mismos, reducirán su oferta de servicios y frecuencias hasta alcanzar niveles de prestación similares a los de fin de semana, considerando la necesidad de acceso al puesto de trabajo del personal ocupado en los servicios esenciales y el acceso de los ciudadanos a los servicios básicos. Esta reducción será de aplicación para el periodo de aplicación del Real Decreto-ley 10/2020.

2. Los horarios y frecuencias de los servicios de transporte señalados podrán ajustarse, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1, atendiendo a las necesidades específicas de cada territorio, por parte de la Administración competente o por los operadores, en virtud de causa justificada, teniendo en cuenta, en todo caso, que deben adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los viajeros. Dicho ajuste de horario y frecuencias se hará, en su caso, a la mayor brevedad posible.

Orden
TMA
306/2020
30/03/20
20

Reducción de la oferta de servicios de transporte de viajeros no urbanos ni periurbanos, sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

La oferta de los servicios de transporte de viajeros de carácter no urbano ni periurbano, sometidos a contrato público u OSP se ajustará a las necesidades específicas de la demanda, reduciéndolos todo lo posible en el marco de lo dispuesto por la Orden TMA/273/2020, de 24 de marzo, por los operadores o las Administraciones competentes al respecto. Dicho ajuste se hará, en su caso, a la mayor brevedad posible.

[DataCOVID-19: estudio de la movilidad aplicada a la crisis sanitaria.](#)

Orden
SND
297/2020
0,

Encomendar a la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, siguiendo el modelo emprendido por el Instituto Nacional de Estadística en su estudio de movilidad y a través del cruce de datos de los operadores móviles, de manera agregada y

27/03/20 20 anonimizada, el análisis de la movilidad de las personas en los días previos y durante el confinamiento.

LEGISLACION

Fecha Disposicion	BOE	DISPOSICIÓN
15/03/2020		Orden comunicada por la que se establecen criterios de actuación para las fuerzas y cuerpos de seguridad en relación con el Real Decreto por el que se declara la situación de estado de alarma con el fin de afrontar la situación de emergencia sanitaria provocada por el coronavirus covid-19
14/03/2020		Sanciones estado de alarma
13/03/2020		Nota informativa levantamiento excepcional de restricciones
19/03/2020		INSTRUCCIÓN 20/TV-108 autorizaciones tte especial y euromodulares.
10/03/2020	11/03/2020	Real Decreto-ley 6/2020, de 10 de marzo, por el que se adoptan determinadas medidas urgentes en el ámbito económico y para la protección de la salud pública. https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/11/pdfs/BOE-A-2020-3434.pdf
12/03/2020	13/03/2020	Real Decreto-ley 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19. https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/13/pdfs/BOE-A-2020-3580.pdf
14/03/2020	14/03/2020	Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se <u>declara el estado de alarma</u> para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/14/pdfs/BOE-A-2020-3692.pdf
13/03/2020	14/03/2020	Resolución de 13 de marzo de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se exceptúa temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías. https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-3665
15/03/2020	15/03/2020	Orden TMA/229/2020, de 15 de marzo, por la que dictan disposiciones respecto al acceso de los transportistas profesionales a determinados servicios necesarios para facilitar el <u>transporte de mercancías</u> en el territorio nacional. https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-3697
15/03/2020	15/03/2020	Orden TMA/230/2020, de 15 de marzo, por la que se concreta la actuación de las autoridades autonómicas y locales respecto de la fijación de servicios de transporte público de su titularidad. https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-3698
15/03/2020	15/03/2020	Orden TMA/231/2020, de 15 de marzo, por la que se determina la obligación de disponer mensajes obligatorios en los sistemas de venta de billetes online de todas las compañías marítimas, aéreas y de transporte terrestre, así como cualquier otra persona, física o jurídica, que intervenga en la comercialización de los billetes que habiliten para realizar un trayecto con origen y/o destino en el territorio español. https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-3699
16/03/2020	16/03/2020	Orden INT/239/2020, de 16 de marzo, por la que se restablecen los <u>controles en las fronteras</u> interiores terrestres con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/16/pdfs/BOE-A-2020-3776.pdf
17/03/2020	17/03/2020	Orden TMA/245/2020, de 17 de marzo, por la que se disponen medidas para el mantenimiento de los tráficos ferroviarios https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/17/pdfs/BOE-A-2020-3821.pdf
17/03/2020	18/03/2020	Real Decreto 465/2020, de 17 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

17/03/2020	18/03/2020	Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19. https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/18/pdfs/BOE-A-2020-3824.pdf
16/03/2020	18/03/2020	Orden INT/248/2020, de 16 de marzo, por la que se establecen criterios de actuación para las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad ante el restablecimiento temporal de controles fronterizos https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/18/pdfs/BOE-A-2020-3825.pdf
18/03/2020	19/03/2020	Orden TMA/254/2020, de 18 de marzo, por la que se dictan instrucciones en materia de transporte por carretera y aéreo. https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-3863
19/03/2020	20/03/2020	Orden TMA/259/2020, de 19 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre transporte por carretera. https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-3895
20/03/2020	21/03/2020	Orden INT/262/2020, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/21/pdfs/BOE-A-2020-3946.pdf
23/03/2020	24/03/2020	Orden TMA/273/2020, de 23 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de los servicios de transporte de viajeros. https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/24/pdfs/BOE-A-2020-4008.pdf
24/03/2020	25/03/2020	Orden TMA/279/2020, de 24 de marzo, por la que se establecen medidas en materia de transporte de animales. https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/25/pdfs/BOE-A-2020-4029.pdf
25/03/2020	26/03/2020	Orden INT/284/2020, de 25 de marzo, por la que se modifica la Orden INT/262/2020, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/26/pdfs/BOE-A-2020-4065.pdf
26/03/2020	27/03/2020	Resolución de 26 de marzo de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se exceptúa temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías. https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-4129
27/03/2020	28/03/2020	Orden SND/297/2020, de 27 de marzo, por la que se encomienda a la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, el desarrollo de diversas actuaciones para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/28/pdfs/BOE-A-2020-4162.pdf
29/03/2020	29/03/2020	Real Decreto-ley 10/2020, de 29 de marzo, por el que se regula un permiso retribuido recuperable para las personas trabajadoras por cuenta ajena que no presten servicios esenciales, con el fin de reducir la movilidad de la población en el contexto de la lucha contra el COVID-19 https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/29/pdfs/BOE-A-2020-4166.pdf
30/03/2020	30/03/2020	Orden TMA/306/2020, de 30 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de servicios de transporte de viajeros durante la vigencia del Real Decreto-ley 10/2020. https://www.boe.es/boe/dias/2020/03/30/pdfs/BOE-A-2020-4195.pdf
31/03/2020	01/04/2020	Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19.
02/04/2020	03/04/2020	Resolución de 2 de abril de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se dictan instrucciones para la distribución de las

		mascarillas en el ámbito del transporte terrestre. https://www.boe.es/boe/dias/2020/04/03/pdfs/BOE-A-2020-4262.pdf
06/04/2020	07/04/2020	Orden TMA/324/2020, de 6 de abril, por la que se dictan instrucciones sobre la utilización de las tarjetas de tacógrafo de conductor y empresa. https://www.boe.es/boe/dias/2020/04/07/pdfs/BOE-A-2020-4320.pdf
10/04/2020	11/04/2020	Real Decreto 487/2020, de 10 de abril, por el que se prorroga el estado de alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. https://www.boe.es/boe/dias/2020/04/11/pdfs/BOE-A-2020-4413.pdf
09/04/2020	11/04/2020	Orden SND/337/2020, de 9 de abril, por la que se establecen las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de los servicios esenciales para la distribución al por menor de carburantes y combustibles en estaciones de servicio y postes marítimos, como consecuencia de la declaración del estado de alarma por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. https://www.boe.es/boe/dias/2020/04/11/pdfs/BOE-A-2020-4415.pdf

Sección de Derecho Marítimo y Transporte

Guías Sectoriales Covid19

TRANSPORTE POR FERROCARRIL

EL SECTOR FERROVIARIO Y EL COVID-19

Por **D. Guillermo Alcántara – colegiado responsable del Área de Derecho Ferroviario**

Introducción

El virus Covid – 19 ha impactado nuestra sociedad de una manera nunca vista anteriormente, y las medidas adoptadas por el gobierno de la nación para luchar contra este han afectado a numerosos sectores. Dadas las características de este virus – de fácil contagio y capaz de resistir durante horas en todo tipo de superficies – los transportes públicos han sido lógicamente centro de las medidas del gobierno. El sector ferroviario, por su gran capacidad de transporte de viajeros, ha sido uno de los más afectados.

En este documento realizaremos un compendio de la normativa emitida por el Estado, analizaremos el impacto causado tanto en el proceso de liberalización en el que España estaba de lleno como en las licitaciones del administrador de infraestructuras ferroviarias y, finalmente, veremos algunas acciones de RENFE Operadora relacionadas con la lucha contra esta pandemia.

Algunos de los aspectos aquí mencionados van más allá del ámbito meramente jurídico, pero que se han considerado interesantes, con el fin de proporcionar una visión lo más amplia posible del impacto del Covid 19 en el sector ferroviario.

Básicamente son tres los actores activamente implicados en la gestión de la crisis sanitaria: el Gobierno, y en particular con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF y Renfe Operadora.

Dado que el proceso de liberalización ferroviario todavía no había alcanzado su fecha de “inauguración” del 14 de diciembre – y ya hay rumores que la crisis sanitaria puede impactar en esa fecha – el único operador ferroviario en el sector ahora mismo es Renfe Operadora, en cuanto al transporte de viajeros se refiere.

Compendio de la normativa emitida

- *Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (BOE 67 de 14 de marzo del 2020)*
- *Orden TMA/231/2020, de 15 de marzo, por la que se determina la obligación de disponer mensajes obligatorios en los sistemas de venta de billetes online de todas las compañías marítimas, aéreas y de transporte terrestre, así como cualquier otra persona, física o jurídica, que intervenga en la comercialización de los billetes que habiliten para realizar un trayecto con origen y/o destino en el territorio español. (BOE 68 de 15 marzo del 2020)*

- Orden TMA/245/2020, de 17 de marzo, por la que se disponen medidas para el mantenimiento de los tráficos ferroviarios (BOE 72 de 17 marzo del 2020)
- Orden TMA/254/2020, de 18 de marzo, por la que se dictan instrucciones en materia de transporte por carretera y aéreo (BOE 74 de 19 marzo del 2020)
- Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (BOE 78 de 21 de marzo de 2020)
- Orden TMA/273/2020, de 23 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de los servicios de transporte de viajeros (BOE 81 de 24 de marzo del 2020)
- Orden TMA/292/2020, de 26 de marzo, por la que se regula una segunda adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (BOE 85 de 27 marzo del 2020)
- Orden TMA/306/2020, de 30 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de servicios de transporte de viajeros durante la vigencia del Real Decreto-ley 10/2020 (BOE 89 de 30 marzo del 2020)
- Orden TMA/311/2020, de 1 de abril, por la que se disponen medidas para la gestión del mantenimiento de los vehículos ferroviarios en la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (BOE-92 del 2 de abril del 2020)
- Orden TMA/318/2020, de 2 de abril, por la que se disponen medidas excepcionales en la aplicación de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, en relación con las habilitaciones de maquinistas, durante la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (BOE 93 de 3 de abril del 2020)
- Resolución de 2 de abril de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se dictan instrucciones para la distribución de las mascarillas en el ámbito del transporte terrestre (BOE 93 de 3 de abril del 2020)

Finalmente, con el objetivo de que no se produzca un desabastecimiento de determinados gases (muchos de ellos de uso hospitalario) el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril también ha sufrido modificaciones debido a la crisis sanitaria:

- Acuerdo Multilateral RID 1/2020 en virtud de la Sección 1.5.1 del Reglamento del Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), relativo a los certificados de consejeros de seguridad de conformidad con el punto 1.8.3.7 del RID, hecho en Madrid el 25 de marzo de 2020 (BOE 100 del 10 de abril del 2020)
- Acuerdo Multilateral RID 2/2020 en virtud de la Sección 1.5.1 del Reglamento del Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID),

relativo a inspecciones periódicas o intermedias de cisternas de conformidad con los apartados 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.3.4.6, 6.8.3.4.12, 6.9.5.2 y 6.10.4 del RID, hecho en Madrid el 25 de marzo de 2020 (BOE 100 del 10 de abril del 2020)

- *Acuerdo Especial Multilateral RID 3/2020 en virtud de la Sección 1.5.1 del Reglamento del Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), relativo a la inspección periódica y ensayo de recipientes a presión para el transporte de gases de la Clase 2, hecho en Madrid el 2 de abril de 2020. (BOE 101 del sábado 11 de abril del 2020)*
- *Acuerdo Especial Multilateral RID 4/2020 en virtud de la Sección 1.5.1 del Reglamento del Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), sobre inspecciones periódicas o intermedias de cisternas portátiles y contenedores de gas de elementos múltiples (CGEM) certificados "UN" de acuerdo con los apartados 6.7.2.19.2, 6.7.3.15.2, 6.7.4.14.2 y 6.7.5.12.2 del RID, hecho en Madrid el 2 de abril de 2020. (BOE 101 del sábado 11 de abril del 2020)*

Aspectos relevantes de la normativa

- *Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (BOE 67 de 14 de marzo del 2020)*

El Real Decreto por el cual se declara el estado de alarma, para dar respuesta a la pandemia, no sólo es el origen de la subsiguiente legislación que aquí citaremos, sino que además tiene un impacto directo en el sector ferroviario.

En efecto, el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es uno de los cuatro ministros designado como "autoridad competente delegada" para las funciones del Real Decreto, siendo los otros tres Defensa, Interior y Sanidad, lo que muestra la importancia del sector.

Adicionalmente, en su artículo 14 Medidas en materia de transportes, se estipula que

a) En los servicios de transporte público de viajeros por ... ferroviarios, que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), los operadores de transporte **reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 %**. Por resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrá modificar este porcentaje y establecer condiciones específicas al respecto.

b) Los servicios de transporte público de viajeros ... ferroviarios ... de competencia estatal que están sometidos a contrato público u OSP **reducirán su oferta total de operaciones en, al menos**, los siguientes porcentajes:

- i. Servicios ferroviarios de **media distancia: 50 %**.
- ii. Servicios ferroviarios **media distancia-AVANT: 50 %**.

...

Los servicios ferroviarios de cercanías mantendrán su oferta de servicios.

e) En relación con todos los medios de transporte, los operadores de servicio de transporte de viajeros quedan **obligados a realizar una limpieza diaria de los**

vehículos de transporte, de acuerdo con las recomendaciones que establezca el Ministerio de Sanidad.

f) Los sistemas de venta de billetes online deberán incluir durante el proceso de venta de los billetes un **mensaje suficientemente visible en el que se desaconseje viajar** salvo por razones inaplazables. Por orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrán establecer las características y contenido de este anuncio.

g) En aquellos servicios en los que el billete otorga una plaza sentada o camarote, los operadores de transporte tomarán las medidas necesarias para **procurar la máxima separación posible entre los pasajeros**.

- *Orden TMA/245/2020, de 17 de marzo, por la que se disponen medidas para el mantenimiento de los tráficos ferroviarios.*

En ese contexto, el mantenimiento del transporte ferroviario es fundamental para garantizar el abastecimiento en determinados ámbitos. Estas circunstancias excepcionales aconsejan tomar ciertas medidas que permitan **asegurar la no interrupción de los servicios por ferrocarril**.

Los títulos habilitantes del personal ferroviario que perdieran su vigencia, por caducidad del certificado psicofísico o por necesidad de un reciclaje formativo, en el periodo transcurrido entre el inicio del estado de alarma y hasta un mes posterior a su finalización **prorrogarán su vigencia de manera automática hasta tres meses después del levantamiento del estado de alarma**.

- *Orden TMA/254/2020, de 18 de marzo, por la que se dictan instrucciones en materia de transporte por carretera y aéreo Artículo 3. Condiciones de utilización de determinados medios de transporte terrestre de viajeros.*

En los medios de transporte que así lo permitan, **las puertas serán activadas por el conductor o maquinista**, evitando de este modo que tengan que ser accionadas por el viajero.

- *Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*

Artículo 5. Procedimiento de distribución.

1. Las mascarillas adquiridas por el ente público Puertos del Estado y recibidas con arreglo al procedimiento previsto en el artículo anterior, serán distribuidas de acuerdo con los siguientes criterios:

a) A entidades del sector público en el ámbito del transporte de competencia estatal, incluidas las entidades que realicen alguna de las actividades previstas en el artículo 14.4 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, las cantidades que se indican para cada una de las enumeradas a continuación: 80.000 a las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (**ADIF**) y **ADIF-Alta Velocidad**; 620.000 a **Renfe-Operadora**...

- *Orden TMA/273/2020, de 23 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de los servicios de transporte de viajeros*

Artículo 1. Reducción del porcentaje de servicios de transporte de viajeros no sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

En los servicios de transporte público de **viajeros ferroviarios**, aéreo y marítimo que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), previstos en el artículo 14.2 a) del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, **los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 70%.**

Artículo 2. Reducción del porcentaje de servicios de transporte de viajeros sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

1. Los servicios de transporte público de **viajeros** por carretera, **ferroviarios**, aéreo y marítimo de competencia estatal que están sometidos a contrato público u OSP **reducirán su oferta total de operaciones en, al menos**, los siguientes porcentajes:

i) Servicios ferroviarios de **media distancia: 70%.**

ii) Servicios ferroviarios de **media distancia-AVANT: 70%.**

...

vi) Servicios ferroviarios de **cercanías: 20%, en horas punta, y 50%, en horas valle.**

- *Orden TMA/292/2020, de 26 de marzo, por la que se regula una segunda adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.*

Artículo 3. Procedimiento de adquisición.

1. La adquisición será realizada de forma centralizada por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (**ADIF**), adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

- *Orden TMA/306/2020, de 30 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de servicios de transporte de viajeros durante la vigencia del Real Decreto-ley 10/2020*

La regulación incluida en el citado Real Decreto-ley 10/2020 va a suponer una reducción de la demanda de servicios de transporte público durante la semana laboral, especialmente en los servicios de transporte de carácter urbano y periurbano

Artículo 1. Reducción de la oferta de servicios de transporte de viajeros de carácter urbano y periurbano.

1. Los servicios de transporte público de viajeros por carretera y ferroviarios de ámbito urbano y periurbano, que estén sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), o sean de titularidad pública, con independencia de la Administración titular o competente sobre los mismos, **reducirán su oferta de servicios y frecuencias hasta alcanzar niveles de prestación similares a los de fin de semana**, considerando la necesidad de acceso al puesto de trabajo del personal ocupado en los servicios esenciales y el acceso de los ciudadanos a los servicios básicos. Esta reducción será de aplicación para el periodo de aplicación del Real Decreto-ley 10/2020.

Orden TMA/311/2020, de 1 de abril, por la que se disponen medidas para la gestión del mantenimiento de los vehículos ferroviarios en la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19

Artículo 1. Ámbito de aplicación.

Esta orden será de **aplicación a las entidades encargadas del mantenimiento y los centros de mantenimiento de todo tipo de vehículos ferroviarios**, inscritos en un registro de vehículos y que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General.

Artículo 2. Cambios provisionales en la ejecución de los planes de mantenimiento.

1. Excepcionalmente, y durante el plazo de vigencia del estado de alarma, **se permitirá a las entidades encargadas del mantenimiento realizar temporalmente cambios provisionales en los planes de mantenimiento de vehículos empleados para realizar servicios que se consideren básicos.**

2. Dichos cambios, **sin perjudicar a la seguridad en la circulación**, podrán consistir en:

- a) extender los valores límites de los intervalos comprendidos entre intervenciones de mantenimiento, o
- b) reducir provisionalmente las operaciones incluidas en una determinada intervención del plan de mantenimiento.

3. La vigencia de los cambios provisionales está limitada a un máximo de tres meses desde que finalice el estado de alarma, pudiendo aplicarse a las intervenciones incluidas en dicho periodo.

4. Estos cambios provisionales se autorizarán por la entidad encargada de mantenimiento, **previa justificación documentada** de que:

- a) **Los vehículos son empleados en servicios imprescindibles,**
- b) **No existen alternativas razonablemente viables** para llevar a cabo el mantenimiento dentro de los ciclos iniciales o que contengan la totalidad de las operaciones incluidas en la intervención del plan de mantenimiento, y
- c) **Se mantienen niveles de seguridad aceptables.** Para ello, se debe valorar y evaluar el impacto de los cambios, estableciendo las medidas de seguridad que, en ausencia de la intervención prevista según el intervalo previamente establecido o de las operaciones no realizadas, garanticen la continuidad del servicio en unas condiciones seguras.

- Orden TMA/318/2020, de 2 de abril, por la que se disponen medidas excepcionales en la aplicación de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, en relación con las habilitaciones de maquinistas, durante la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Aunque las restricciones a la movilidad y a la actividad que, sucesivamente se han ido tomando, han reducido el tráfico ferroviario, **sigue siendo imprescindible el mantenimiento de algunos servicios ferroviarios que son esenciales para garantizar una movilidad básica o el abastecimiento de mercancías.** Estas circunstancias excepcionales aconsejan tomar ciertas medidas que permitan **asegurar la no interrupción de los servicios por ferrocarril.**

Artículo único. Excepciones al régimen general de los certificados o habilitaciones de conducción.

Durante el periodo de estado de alarma, para servicios considerados imprescindibles y esenciales por su interés social, por permitir la movilidad mínima básica o por asegurar el abastecimiento, **se permitirá exceptuar al maquinista de la exigencia de disponer del certificado de conducción o habilitación para una parte de la infraestructura por la que se circule, siempre que durante la conducción esté acompañado de otro maquinista que posea el certificado o habilitación válido requerido para la infraestructura de que se trate.**

Cuando se recurra a un maquinista adicional se informará previamente al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, justificando las condiciones de excepcionalidad de ese servicio.

- *Resolución de 2 de abril de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se dictan instrucciones para la distribución de las mascarillas en el ámbito del transporte terrestre*

Primera. Criterios de asignación.

2. Para las empresas privadas de transporte de mercancías por ferrocarril que tengan certificado de seguridad y se encuentren operando actualmente, **se asignarán dos mascarillas por cada maquinista, auxiliar de cabina y auxiliar de operación de tren habilitados por la empresa**

3. Para los servicios de transporte terrestre urbano de viajeros con carácter público de competencia autonómica o local, como autobús, metro o tranvía, se asignarán dos mascarillas por conductor. En el caso de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril prestados por Comunidades Autónomas, se asignarán dos mascarillas por cada maquinista, auxiliar de cabina y auxiliar de operación.

Actuaciones de RENFE Operadora

Renfe Operadora, en su condición de único operador ferroviario, no sólo respondió al Real Decreto 463/2020 sino que ha adaptado aún más su oferta según la demanda real.

En su web existe abundante información de las medidas adoptadas en cuanto a los servicios que ofrece, los títulos adquiridos y otras iniciativas, que se encuentra bajo varios epígrafes:

Medidas Covid19: <https://www.renfe.com/empresa/MedidasCV19.html?icid=HCovid19>

FAQs Medidas Covid-19: <https://www.renfe.com/empresa/faqCV19.html>

Sala de prensa: <https://saladeprensa.renfe.com/>

Aunque para los títulos de transporte conviene consultar la web, por la disparidad de modalidades, estos son los aspectos más relevantes:

- Se han anulado los billetes adquiridos antes del 9 de abril para viajar entre el 12 y el 25 de abril y se procederá a una devolución a todos los viajeros del 100% del importe pagado, independientemente del tipo de tarifa que hayan abonado.

- No se admite el pago en efectivo en taquillas de las estaciones, limitándose el cobro a tarjeta de crédito/débito.
- Los servicios de Alta Velocidad, Larga Distancia, Media Distancia y Avant se mantiene la reducción al 30%, y sólo se ponen a la venta un tercio de plazas de cada tren. Esta oferta equivale a un 10% de las plazas habituales.
- Los servicios de Cercanías también prorrogan la reducción de su oferta habitual, manteniendo un 80% de las frecuencias en horas punta y un 50% el resto de horas. En festivos, la reducción es de un tercio sobre la oferta habitual.
- Se han anulado determinados servicios ferroviarios no considerados como esenciales.
- Se está procediendo a realizar medidas extraordinarias de limpieza y desinfección de trenes, especialmente de todos los elementos con mayor riesgo de transmisión (pasamanos, pulsadores de apertura y cierre de puertas de acceso, de intercomunicación y de baños, WC y apoyabrazos), limpieza desinfectante de cabinas de conducción, limpieza de sólidos y reposición de elementos higiénico/sanitarios, entre otros.

Iniciativas de RENFE Operadora

Renfe operadora ha lanzado dos iniciativas relacionadas con el Covid 19, sobre el transporte del personal sanitario y la campaña publicitaria de apoyo a la sociedad, cuyos vínculos a su web son los siguientes:

Renfe ofrece plazas gratuitas para facilitar el transporte del personal sanitario

<https://saladeprensa.renfe.com/renfe-ofrece-plazas-gratuitas-para-facilitar-el-transporte-del-personal-sanitario/>

Renfe lanza la campaña “Siempre hay luz al final del túnel”

<https://saladeprensa.renfe.com/renfe-lanza-la-campana-siempre-hay-luz-al-final-del-tunel/>

Trenes medicalizados

Sobre este tema se han publicado artículos en varios medios, a veces con fotografías del interior que variaban de un medio a otro, por lo que – además del comunicado del Ministerio – he reproducido parte de la comunicación de la propia empresa constructora del modelo en cuestión Talgo 250 Dual, que habla de “anclaje de equipos sanitarios” lo que nos da una idea más precisa del tipo de equipos que se quieren instalar en dichos trenes; probablemente de conjuntos complejos y pesados con equipos de suministro de oxígeno, monitores, etc.

- *Ábalos anuncia que Mitma ya dispone de los trenes medicalizados para trasladar enfermos de COVID 19 entre comunidades si fuera necesario*
<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-08042020-1541>

En esta comunicación del ministerio, además de precisar que dichos trenes podrán trasladar a 24 pacientes, se citan el siguiente dato sobre el ferrocarril: “Ábalos se ha mostrado satisfecho por los datos de movilidad en España, con **reducciones del 98% en ferrocarril**”

- *Talgo colabora con Renfe en la medicalización de trenes para el transporte de pacientes del Covid19*

Son trenes de piso bajo y sin escalón de entrada, los únicos de esas características con los que cuenta Renfe: al tener todo el suelo situado exactamente a la misma altura que la mayor parte de los andenes de la red ferroviaria española, facilitarán el traslado de pacientes en camillas, agilizando de esta manera la operación. Las unidades...cuentan además con interiores modulares que han hecho que los trabajos de higienización, desmontaje de elementos y anclaje de equipos sanitarios se puedan realizar con la máxima rapidez.

Son trenes de ancho variable y con tracción híbrida, lo que permitirá que lleguen a cualquier parte de España, ya que pueden utilizar tanto la red ferroviaria de alta velocidad como la red convencional gracias al sistema de cambio de ancho automático de Talgo, y tanto en aquellos tramos que están electrificados como en aquellos que no tienen catenaria, mediante la utilización del sistema de tracción híbrida alimentado por motores diésel.

<https://www.talgo.com/es/comunicacion/noticia/talgo-colabora-con-renfe-en-la-medicalizacion-de-trenes-para-el-transporte-/>

El impacto en el proceso de liberalización

Aunque, en principio se mantiene el calendario de liberalización para finales de diciembre, de momento el lanzamiento del AVLO (low cost de Renfe Operadora), previsto para el 6 de abril, se ha aplazado.

Según la web de Renfe Operadora la entrada en servicio de Avlo se aplaza hasta nuevo aviso. Y a continuación proporcionan información sobre los títulos de transporte adquiridos para este servicio.

A la vista de todas las medidas que afectan al ferrocarril, en particular las de la habitación del personal y del mantenimiento de los vehículos ferroviarios, hay dudas sobre la viabilidad del 14 de diciembre como fecha prevista para el lanzamiento de la liberalización ferroviaria.

Aunque todavía es pronto para ver los efectos del Covid -19 sobre la sociedad y la economía en su conjunto, y sobre el sector ferroviario en particular, una operación tan compleja como la liberalización ferroviaria se ve claramente afectada por las medidas que se han tenido que adoptar para luchas contra la pandemia.

El impacto en las licitaciones públicas y obras de ADIF

Consecuencia lógica de la situación actual, y para terminar con una referencia al Administrador de Infraestructuras ADIF, sus licitaciones se han visto afectadas por el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19 y, en particular por el Artículo 34. Medidas en materia de contratación pública para paliar las consecuencias del COVID-19. Y, en cuanto a las obras estas han quedado paralizadas por el Real Decreto-ley 10/2020, de 29 de marzo, por el que se regula un permiso retribuido

recuperable para las personas trabajadoras por cuenta ajena que no presten servicios esenciales, con el fin de reducir la movilidad de la población en el contexto de la lucha contra el COVID-19

Sección de Derecho Marítimo y Transporte

Guías Sectoriales Covid19

TRANSPORTE MARÍTIMO

Efectos y consecuencias de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 en el ámbito de la navegación, los puertos y del transporte marítimo.

Por Mercedes Duch. (SAN SIMON & DUCH)

Como en tanto otros sectores, los efectos y consecuencias de la llamada crisis sanitaria consecuencia de la epidemia mundial causada por el COVID-19 son -y serán- de gran envergadura y de extensión todavía incierta en el ámbito del transporte marítimo, de la ordenación de la navegación, así como en el funcionamiento y explotación de los puertos españoles.

Desde un punto de vista económico, resulta obvio que los fletes en el mes de marzo han estado determinados por una situación económica global totalmente condicionada por los efectos del COVID-19. El hecho de que su aparición tuviera lugar en China, así como su rápida propagación a los países europeos, ha provocado una situación económica sin precedentes que afecta de manera esencial al ámbito del transporte marítimo. La paralización de la actividad productiva en China implica, además, un descenso drástico de la demanda en el mercado de fletes (sobre todo en el tráfico de contenedores) y un aumento de los blank sailings y de las cancelaciones de servicios. Consecuentemente, en el mes de marzo se ha llegado a alcanzar records históricos de flota ociosa o desocupada (las cifras de las que se disponen en el transporte de mercancías superan los 400 buques ociosos, que representan el 10,6% sobre el total de flota activa). Como factor que podría contrarrestar esta tendencia a la baja de los fletes estaría el descenso del precio del combustible marino (se recoge un descenso de casi un 30% del IFO 380 en el mes marzo).

Con este apunte del panorama económico, debemos adentrarnos en el aspecto legal de la situación de crisis sanitaria en la que España se encuentra, en lo que afecta al sector marítimo.

Como fecha de partida debemos fijar la declaración de la Organización Mundial de la Salud de 11 de marzo de 2020 considerando que el COVID-19 puede caracterizarse como una pandemia. Esta declaración, unida a la propagación de la epidemia a Europa, con un área de contagio y propagación de niveles altísimos focalizada en Italia, fuerza la adopción de una serie de medidas relacionadas con la navegación incluso antes de que por el Gobierno de España se declarase el estado de alarma mediante el Real Decreto 463/2020. Así, la ORDEN PCM/2016/2020, de 12 de marzo (BOE núm. 64), por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de marzo de 2020, establece la prohibición de entrada de buques de pasaje y carga rodada procedentes de Italia, lógicamente tratando de limitar la propagación y el contagio del COVID-19 desde un país que ya estaba en una grave alerta sanitaria. A

esta medida, se añadió también la prohibición de entrada de cruceros procedentes de cualquier país con destino a puertos españoles. Recordemos que en esa fecha, 11 de marzo de 2020, ya se habían detectado episodios de contagio en el crucero “Grand Princess, o en el “Silver Shadow“, de la naviera Royal Caribbean, en el “Zaandam“ de Holland American Line o en el “Costa Luminosa“ de Costa Cruceros, que protagonizó un periplo por las costas europeas a la espera de poder desembarcar a sus pasajeros.

Esta ORDEN PCM/2016/2020 establecía un periodo de vigencia desde el 13 de marzo hasta el 26 de marzo de 2020. La rapidísima propagación de la pandemia, entre otras circunstancias, ha exigido que se dictasen posteriormente la ORDEN TMA/286/2020 de 25 de marzo (BOE núm. 83) que prorrogaba la vigencia de la medida hasta el pasado 9 de abril, y la ORDEN TMA/330/2020 de 8 de abril (BOE núm. 99) actualmente en vigor. En virtud de esta normativa dictada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, “se prohíbe la entrada en los puertos españoles a los buques de pasaje de transbordo rodado y buques de pasaje que presten servicio de línea regular entre puertos de la República de Italia y el Reino de España que hayan embarcado pasajeros en puerto italiano, con excepción de los conductores de las cabezas tractoras de la mercancía rodada“ y “se prohíbe la entrada en puertos españoles de los buques de pasaje tipo crucero procedentes de cualquier puerto“. Indicar que si se permite la entrada a España de los conductores de los camiones que viajan a bordo de este tipo de buques ferry.

Esta medida, realmente excepcional, encontraría su acomodo legal en el artículo 7 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que permite restringir la entrada de buques a puertos españoles “por razones de emergencia o riesgos específicos para la salud pública“. Pero esta prohibición afectaría también al derecho de paso inocente consagrado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 que reconoce expresamente la potestad del Estado ribereño para dictar, de conformidad con las disposiciones de la propia Convención y otras normas de Derecho Internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial (como máximo hasta 12 millas desde líneas de base). Pues bien, los artículos 37 y 38 de la Ley de Navegación Marítima autorizan a condicionar ese derecho de paso inocente al cumplimiento de las leyes y reglamentos sobre sanidad y seguridad pública, como se está haciendo con estas ORDENES.

Tras regular el acceso de buques de crucero y buques ferry a los puertos españoles mediante las Ordenes que hemos mencionado, las mismas declaran que tales medidas, restricciones o prohibiciones no serán de aplicación a los buques de Estado, a los buques que transporten carga exclusivamente ni a los buques que realicen navegaciones con fines humanitarios, médicos o de emergencia. Ello implica que los buques de carga tienen acceso a los puertos españoles con la única limitación de cumplir con las recomendaciones sanitarias en vigor. Sin duda, el transporte se considera una actividad esencial bajo el prisma del Real Decreto-Ley 10/2020, de 29 de marzo.

También hay que mencionar que la ORDEN TMA/247/2020, de 17 de marzo, la ORDEN TMA/246/2020, de 17 de marzo, la ORDEN TMA/241/2020, de 16 de marzo y

la ORDEN TMA/241/2020, de 16 de marzo, regulan las medidas a aplicar en los transportes entre la península y las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias, así como con destino u origen a las ciudades de Ceuta y Melilla.

Como consecuencia de esa continuación del tráfico marítimo, como medida de protección a muchas actividades económicas conectadas a éste, se han dictado desde ese 12 de marzo de 2020 hasta la actualidad, un buen número de normas para regular estas medidas provisionales y excepcionales que esencialmente derivan del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, del Real Decreto-Ley 8/2020 de 17 de marzo y el posterior Real Decreto-Ley 10/2020, de 29 de marzo.

No podemos, por último, dejar de, al menos, citar como normativa a aplicable al tráfico marítimo la ORDEN TMA/231/2020, de 15 de marzo (BOE núm. 68), por la que se determina la obligación de disponer mensajes obligatorios en los sistemas de venta de billetes online de todas las compañías marítimas, aéreas y de transporte terrestre, así como cualquier otra persona, física o jurídica, que intervenga en la comercialización de los billetes que habiliten para realizar un trayecto con origen y/o destino en el territorio español.

Respecto a las normas adoptadas en el ámbito de la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, debemos destacar la ORDEN TMA/258/2020, de 19 de marzo y la posterior -complementaria a ésta- ORDEN TMA/309/2020, de 31 de marzo (BOE núm. 91) por las que se dictan disposiciones respecto a los títulos administrativos y a las actividades inspectoras de la Administración marítima. Indicar que mediante estas Órdenes se habilita al Director General de la Marina Mercante para impartir ordenes e instrucciones en todo lo concerniente a certificados, titulaciones y formación contemplados por el Convenio STCW. En concreto, mediante estas ORDENES MINISTERIALES se amplían los plazos de vigencia y validez de los títulos, certificados y tarjetas, otorgando una ampliación del plazo de vigencia por un periodo igual al de la duración del estado de alarma contado desde la fecha de pérdida de validez del título correspondiente. En concreto, los títulos que han visto extendida su validez son las tarjetas profesionales y certificados expedidos para los marinos previstos fundamentalmente en el Convenio STCW, los certificados y documentos expedidos para los buques por aplicación de los instrumentos internacionales de la OMI, la OIT y la Unión Europea, los certificados de formación marítima (por un periodo de seis meses desde su caducidad), los certificados de revisión de los botiquines a bordo de los buques (por un periodo máximo de cinco meses desde su caducidad) y los certificados médicos de aptitud expedidos para los marinos (por un periodo máximo de tres meses desde su fecha de vencimiento), ampliándose también el plazo de validez de los despachos por tiempo, enroles y desenroles. Se trata, por tanto, de la adopción de medidas para que la prestación de servicios en el ámbito del transporte marítimo y de la navegación “se adapte eficazmente a la situación que se deriva de la vigencia del estado de alarma”. Estas ampliaciones de los plazos de validez son de aplicación también (en virtud de la ORDEN TMA/309/2020) a las embarcaciones de recreo, quedando reguladas en un nuevo artículo 6 que se incorpora a la ORDEN TMA/258/2020 por la ORDEN TMA/309/2020.

Así mismo, la ORDEN TMA/258/2020, de 19 de marzo, así como su posterior ORDEN TMA/309/2020 de 31 de marzo, suspenden la función inspectora de la Administración Marítima, al declarar que no se podrán llevar a cabo inspecciones y reconocimientos de los buques y de las embarcaciones de recreo salvo aquellas inspecciones y reconocimientos que deriven de situaciones de emergencia que supongan un riesgo para la seguridad marítima o para la protección del medio ambiente marino. Por tanto, las inspecciones rutinarias basadas en el Memorando de París (París MoU) quedarán en suspenso mientras continúe el estado de alarma.

Por su parte, la actividad en los puertos españoles también se ve afectada por la situación epidemiológica producida por el COVID-19 creándose situaciones que se están regulando por documentos internos, recomendaciones y circulares dictados tanto por el Ente Público Puertos de Estado, como por la Dirección General de la Marina Mercante; Estas instrucciones y recomendaciones "servirán a las autoridades portuarias de guía para aplicar diferentes tipos de ayudas a toda la comunidad portuaria (trabajadores públicos, empresas concesionarias y operadores) como consecuencia de las acciones de contención del COVID-19 decretadas por el Gobierno de España".

En concreto, el documento redactado por Puertos de Estado bajo el título, 'Recomendaciones de actuación para las Autoridades Portuarias ante la crisis creada por el COVID-19 y medidas adecuadas por Puertos del Estado' declara que "El objeto de estas recomendaciones, que se dictan al amparo del artículo 18.1.n) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, es clarificar y fijar las actuaciones más pertinentes en orden a garantizar liquidez económica que garantice la continuidad de la actividad de los operadores concurrentes en los puertos, paliando los efectos negativos imputables a la crisis sanitaria del COVID-19; abordar cuestiones surgidas en materia de contratación; y ampliar las medidas en relación con el personal de la Autoridades Portuarias". Contempla seis apartados: medidas económicas, reducción temporal de la exigibilidad de tráficos mínimos, medidas adoptadas por Puertos del Estado, contratación, personal y medidas administrativas. A grandes líneas, podemos enunciar las principales medidas adoptadas en el ámbito portuario, como sigue:

- Aplazamientos de Pagos. Se concede el aplazamiento del ingreso de la deuda tributaria correspondiente a todas aquellas declaraciones-liquidaciones de tasas portuarias, cuyo plazo de presentación e ingreso finalice desde la fecha de entrada en vigor del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y mientras dure la situación de emergencia, siempre que cumplan los requisitos que se indican en el citado Real Decreto.
- Reducción temporal de la exigibilidad de tráficos mínimos: Se recomienda la reducción de los requisitos de exigencia de los tráficos mínimos incorporados en los títulos de concesiones cuyo objeto se haya visto afectado por la crisis del COVID-19. Sólo hace referencia a los tráficos mínimos exigidos en el año 2020, por tanto, sería una decisión de modificación temporal del título concesional con carácter excepcional por parte del Consejo de Administración.

- Puertos del Estado, al amparo del art. 160.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, estudiará la posibilidad de conceder préstamos a las Autoridades Portuarias que justifiquen necesitarlos sobre todo en relación con aquellos gastos derivados de las medidas de ayuda a los trabajadores del sistema portuario, dirigidas a paliar los efectos de la crisis del COVID-19.
- Se recomienda para todos aquellos contratos licitados por las Autoridades Portuarias y cuya fecha de finalización del plazo de presentación de ofertas se encuentre comprendido entre el 16 y el 31 de marzo de 2020, ambos incluidos, ampliar dicho plazo en 30 días naturales desde la fecha señalada, en cada convocatoria de licitación concreta, como límite para la presentación de las proposiciones, dándole la publicidad reglamentaria.

Preocupa de forma especial a las Capitanías Marítimas, así como a la Dirección General de la Marina Mercante, las solicitudes -cada día en un número más elevado- para la reducción de tripulaciones mínimas de seguridad en atraques de larga estancia. La Nota/Oficio de fecha 25 de marzo de 2020 “Estancia prolongada en puerto/Tripulación Mínima de Seguridad”, enviado por la Dirección General de la Marina Mercante a las distintas Capitanías Marítimas y a Puertos del Estado recoge esta inquietud definiendo como buque inactivo aquel que, por voluntad de la compañía, reduce su operatividad al objeto de reducir costes. Esta reducción de actividad puede consistir en una reducción de la tripulación, pero siempre teniendo en cuenta el artículo 16 de la Ley de Navegación Marítima, en cuanto a la obligatoriedad de que el buque disponga de una tripulación de seguridad para dicha estancia, dejando a consideración de cada Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta la actual situación de alarma, el número de profesionales que deben componer esa tripulación mínima, en función del tipo de buque y de otras circunstancias, como la zona de atraque propuesta, la capacidad de maniobra, el plan de contingencias..

No podemos dejar de referirnos a los servicios portuarios (Reglamento UE 2017/352) considerados como “servicios esenciales”. El practicaaje, tanto en tierra como a bordo de los buques, la estiba, el remolque, el amarre... son claves para la ejecución segura del transporte marítimo. Además de las normas de seguridad exigibles, los distintos Colegios y Corporaciones de estos profesionales han elaborado guías y recomendaciones para minimizar el riesgo de contagio en el ejercicio de su esencial labor. Por ejemplo, las Corporaciones de Prácticos recomiendan a sus prácticos viajar separados en la lancha del patrón y del marinero, guardar la debida distancia con la tripulación, usar cada uno su radio... y, sobre todo, queda en el aire la pregunta de la labor que necesariamente debería hacer Sanidad Exterior en los buques que arriben a puerto español mientras esté vigente el estado de alarma.

Muy brevemente, dedicaremos unas líneas a meramente citar las cuestiones que están surgiendo en el ámbito del derecho privado contractual relacionado con el Derecho Marítimo: la definición de fuerza mayor en los contratos de transporte o de construcción y reparación de buque, el “Act of God”, el concepto de “puerto seguro” o

de “desviación”, de “NOR” (Notice of Readiness) y las consecuencias de la distribución de riesgos en las pólizas de fletamento.

Terminamos citando la carta conjunta de la International Chamber of Shipping y la International Transport Workers’ Federation en la que solicitaron a los directores y secretarios generales de la International Maritime Organization, la OIT, UNCTAD, OMS...que “los profesionales del trabajo en la mar, independientemente de su nacionalidad, sean tratados como cualquier otro “trabajador clave” internacional“, debiendo recibir una consideración especial y, sin perjuicio de cumplir los protocolos de salud de emergencia, deben ser tratados con pragmatismo y comprensión cuando se trata de viajar hacia y desde sus barcos.

Mientras la situación de alarma y pandemia continúe, es clave mantener el comercio marítimo en movimiento y para ello, una vez más, el elemento humano es esencial.

Sección de Derecho Aeronáutico y Espacial

Guías Sectoriales Covid19

TRANSPORTE AÉREO

Guía sobre las Recomendaciones, Directrices y Legislación Aérea a raíz de la Declaración del Estado de Alarma.

SARS-CoV-2 & COVID-19

Recomendaciones y Directrices Europeas: **Elisa González Ferreiro**. Co-presidenta Sección Derecho Aeronáutico y Espacial ICAM.

Ámbito Nacional: **Pedro Fernández-Villamea Alemán**. Miembro del Consejo Asesor de la Sección de Derecho Aeronáutico y Espacial ICAM.

A- RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERATIVA PARA EVITAR LA PROPAGACIÓN DEL VIRUS SARS-CoV-2 EN EL ENTORNO DE LA AVIACIÓN EUROPEA.

- I. RECOMENDACIONES PARA LOS OPERADORES DE AERONAVES
- II. RECOMENDACIONES CONJUNTAS PARA LOS OPERADORES DE AERONAVES Y DE AERÓDROMOS
- III. RECOMENDACIONES PARA LOS OPERADORES DE HELICÓPTEROS

B- DIRECTRICES INTERPRETATIVAS SOBRE LOS REGLAMENTOS DE LA UE EN MATERIA DE DERECHOS DE LOS PASAJEROS EN EL CONTEXTO DE LA SITUACIÓN CAMBIANTE CON MOTIVO DE LA COVID-19

- I. DERECHO AL REEMBOLSO O A UN TRANSPORTE ALTERNATIVO
- II. DERECHO A ATENCIÓN
- III. DERECHO A COMPENSACIÓN

C- ÁMBITO NACIONAL: GUÍA SOBRE LEGISLACIÓN AERONÁUTICA A RAÍZ DE LA DECLARACIÓN DEL ESTADO DE ALARMA EN ESPAÑA.

- I. REDUCCIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR PARTE DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE AÉREO.
- II. PUBLICIDAD EN LOS BILLETES ELECTRÓNICOS

- III. APERTURA DE DETERMINADOS ESTABLECIMIENTOS DE RESTAURACIÓN Y OTROS COMERCIOS EN LOS AERÓDROMOS DE USO PÚBLICO
- IV. LIMITACIÓN VIAJES PENÍNSULA- CEUTA Y PENÍNSULA – MELILLA
- V. LIMITACIÓN VIAJES PENÍNSULA- CANARIAS Y PENÍNSULA – BALEARES
- VI. ADJUDICACIÓN DIRECTA DE LOS VUELOS ENTRE LAS ISLAS CANARIAS Y ENTRE PALMA DE MALLORCA - IBIZA Y MENORCA
- VII. ADQUISICIÓN Y DISTRIBUCIÓN MASCARILLAS AL PERSONAL DE TRANSPORTE
- VIII. ENAIRE: CESIÓN DE COMPETENCIA SOBRE GESTIÓN DE LAS LICENCIAS DE LOS CONTROLADORES
- IX. PROHIBICIÓN VUELOS ENTRE ESPAÑA E ITALIA
- X. MODIFICACIÓN LEGISLACIÓN TRANSPORTE ANIMALES
- XI. AESA: EXENCIÓN CERTIFICADOS DE REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD EN LAS LICENCIAS DE TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES
- XII. AESA: CONTINUACIÓN DETERMINADOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

A. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERATIVA PARA EVITAR LA PROPAGACIÓN DEL VIRUS SARS-CoV-2 EN EL ENTORNO DE LA AVIACIÓN EUROPEA.

La Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (**AESA**, por sus siglas en Inglés “*European Union Aviation Safety Agency*”) ha publicado recientemente, el 7 de abril de 2020, un Boletín informativo¹ donde se recogen las recomendaciones de seguridad que deberían cumplirse para evitar la propagación del virus SARS-CoV-2² en el entorno de la aviación. Este Boletín ha sido elaborado de conformidad con los informes de la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Centro Europeo para la Prevención y Control de Enfermedades (ECDC) así como de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI)³.

¹ EASA Safety Information Bulletin Aerodromes – Operations, SIB No.: 2020-02R4, Issued: 07 April 2020, Subject: Coronavirus ‘SARS-CoV-2’ Infections – Operational Recommendations, Revision: This SIB revises EASA SIB 2020-02R3 dated 02 April 2020.

² El 12 de febrero de 2020, el nuevo coronavirus fue renombrado como "coronavirus del síndrome respiratorio agudo severo 2" (SARS-Cov-2), entendiéndose que el COVID-19 se refiere a la enfermedad con él asociada.

³ La AESA además llama la atención de la comunidad aeronáutica sobre la información y las directrices proporcionadas por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)

Las siguientes recomendaciones van destinadas a las Autoridades Nacionales de Aviación, Autoridades Nacionales de Salud Pública⁴, a los operadores de aeronaves y a los operadores de Aeródromos tanto para evitar la propagación de virus como para garantizar la continuidad de las operaciones pues el transporte por vía aérea repercute directamente en la disponibilidad de medicamentos y equipos necesarios para hacer frente a esta pandemia.

La Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) está prestando apoyo técnico para la repatriación coordinada por la UE de ciudadanos europeos, además se activó el Mecanismo de Protección Civil de la UE (EUCPM) llevado a cabo por el Centro de Coordinación de la Respuesta de Emergencia de la Comisión Europea junto con el Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) y los Estados miembros de la UE. Más de un cuarto de millón de ciudadanos de la UE que se encuentran en el extranjero han sido o están siendo repatriados por los Estados miembros de la UE a través de vuelos comerciales que aplican las directrices COVID-19 de la AESA.

I. RECOMENDACIONES PARA LOS OPERADORES DE AERONAVES:

1. Facilitar la información y los materiales necesarios recomendados por las autoridades locales para sus habitantes cuando los miembros de la tripulación deban permanecer en una zona afectada.
2. Adoptar medidas adecuadas para minimizar el riesgo de contaminación de los miembros de la tripulación durante la/s escala/s, de conformidad con los principios establecidos en las Directrices de la EASA sobre la gestión de los miembros de la tripulación⁵.
3. Disponer de kits Universales de Precaución que puedan utilizarse para proteger a pasajeros y miembros de la tripulación y para limpiar y descartar correctamente cualquier contenido potencialmente infeccioso.
4. Proporcionar un suministro suficiente de máscaras faciales para las operaciones previstas, con una calidad que cumpla al menos las normas quirúrgicas. Los miembros de la tripulación que tengan contacto directo con los pasajeros u otras personas que no formen parte de la tripulación deberán llevar en todo momento máscaras faciales. Las máscaras faciales deben

⁴ Las decisiones de las respectivas autoridades nacionales de salud pública de la Unión Europea primarán frente a las recomendaciones de seguridad de EASA.

⁵ EASA Guidelines – COVID-19 Guidance on Management of Crew Members in relation to the SARS-CoV-2 pandemic Issue no: 01 Issue date: 26/03/2020 https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-COVID-19_Interim%20Guidance%20on%20Management%20of%20Crew%20Members%20final.pdf . Las directrices de la EASA para los miembros de la tripulación están ayudando a transportar con mayor seguridad a los pacientes potenciales y/o estables de COVID-19 que no requieren ventilación. La EASA también está permitiendo nuevas configuraciones de aeronaves para el transporte médico y proporcionando información sobre la seguridad de COVID-19 en otras áreas.

reemplazarse regularmente (a intervalos no superiores a 4 horas o según lo recomendado por el fabricante de las máscaras).

5. Identificar a los pasajeros que cumplan los siguientes criterios: que presenten signos y síntomas indicativos de infecciones respiratorias agudas como fiebre, tos persistente o dificultades respiratorias, y haber estado en las zonas afectadas o en contacto con personas potencialmente infectadas con SARS-Cov-2 o con personas que llegan de un área afectada dentro de los 14 días previos al inicio de los síntomas.

6. En caso de que se identifique a un pasajero con este síntoma, se debe:
 - a. Seguir los principios básicos para reducir el riesgo general de transmisión de infecciones respiratorias agudas que figuran en la Guía de la AESA sobre la gestión de los tripulantes en las consideraciones operativas de la OMS para la gestión de casos COVID-19 o brotes en la aviación
 - b. Utilizar la parte sanitaria de la declaración general de la aeronave para registrar la información sanitaria a bordo y presentarla a las autoridades sanitarias del punto de entrada cuando lo requiera el representante de un Estado;
 - c. Informar al aeródromo de destino de que tienen a bordo a un pasajero que presenta síntomas que sugieren COVID-19 y seguir las instrucciones recibidas;
 - d. Pedir a los pasajeros que rellenen los formularios de la tarjeta de localización de pasajeros (PLC), cuando las autoridades sanitarias del aeropuerto de llegada así lo soliciten, a fin de recabar información sobre la posición de los pasajeros en la aeronave⁶, así como otra información sobre sus planes de viaje inmediatos y datos de contacto. La información está destinada a estar en poder de las autoridades de salud pública de conformidad con la legislación aplicable y se utilizará únicamente para fines de salud pública autorizados.
 - e. Gestionar el caso sospechoso de conformidad con los principios presentados en las Directrices de la AESA sobre la gestión de los miembros de la tripulación.

⁶ En el caso de una aeronave en la que la cubierta esté dividida en secciones que utilicen muros de separación rígidos, la prioridad es recoger el PLC de todos los pasajeros sentados en las mismas secciones con el caso sospechoso y de los que utilizan las mismas instalaciones sanitarias que el caso sospechoso.

7. Informar a sus tripulantes de que la medida preventiva preferida y más eficaz para limitar la transmisión potencial de SARS-Cov-2 desde superficies contaminadas es un lavado de manos frecuente y minucioso, al menos después de cada interacción con un pasajero⁷.
8. Espaciamiento de los pasajeros en toda la cabina, permitiendo una cierta separación entre ellos (p.ej. en una fila de 3 asientos el asiento del medio debe estar vacío). Como alternativa, cuando no sea posible la separación, debe considerarse el uso de máscaras faciales para los pasajeros.
9. Limitar el acceso al compartimento de la tripulación de vuelo de los miembros de la tripulación distintos de la tripulación de vuelo al mínimo necesario, con sujeción a los procedimientos del operador. El resto del personal, incluidos el personal de tierra y el personal médico, si no es necesario para el cumplimiento de su tarea, no debe abordar la aeronave y debe utilizar documentos electrónicos (EFB) siempre que sea posible.
10. Considerar la posibilidad de aumentar la frecuencia de la limpieza de las aeronaves durante el período del brote de SRAS-Cov-2. Con este fin, los operadores de aeronaves y sus proveedores deben utilizar sustancias de limpieza, aprobadas para su uso en la aviación, que hayan demostrado su eficacia durante los anteriores brotes de coronavirus del SRAS y del MERS. Además, en este contexto, deben tenerse debidamente en cuenta las directrices provisionales de la AESA sobre limpieza y desinfección de aeronaves⁸, las consideraciones operativas de la OMS⁹ para la gestión de COVID-19 casos o brotes en la aviación y las directrices provisionales del

⁷ No obstante, si por determinadas razones (p. ej., capacidad limitada del depósito de agua o del depósito de residuos), el operador de aeronaves o las autoridades sanitarias exigen el uso de guantes de un solo uso, los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros deben retirar y eliminar los guantes usados de conformidad con el procedimiento de eliminación de los residuos peligrosos para la biodiversidad, inmediatamente después de su servicio en la cabina de pasajeros o después de la interacción con los pasajeros. El uso a largo plazo de los guantes puede facilitar la propagación de las partículas contaminadas.

⁸ Interim guidance on Aircraft Cleaning and Disinfection in relation to the SARS-CoV pandemics, Issue: 01, Date: 20/03/2020, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Interim-guidance-on-Aircraft-Cleaning-and-Disinfection.pdf>

⁹ WHO Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreak in aviation Interim guidance, 18 March 2020 <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/331488/WHO-2019-nCoV-Aviation-2020.1-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

ECDC¹⁰ para la limpieza medioambiental en instalaciones no sanitarias expuestas al SARS-Cov-2.

11. Recircular el aire de cabina que instalen utilizando filtros HEPA, de acuerdo con las especificaciones del fabricante, o que eviten completamente el uso de recirculación de aire de cabina, durante el brote de COVID-19, cuando se trate de transporte aéreo comercial de pasajeros.
12. Aconsejar a sus tripulantes que eviten el uso de sus propios desinfectantes¹¹ en el entorno de la aeronave y proporcionales desinfectantes adecuados y suficientes (p. ej., toallitas desinfectantes) a todos los miembros de la tripulación, y establecer procedimientos y orientaciones adecuados sobre su utilización, asegurándose de que se tratan adecuadamente todos los puntos de contacto posibles y las superficies aptas para la transmisión. Esto debe ocurrir antes de la preparación del compartimento de la tripulación de vuelo y de la cabina, haciendo hincapié en garantizar que todos los sistemas de la aeronave estén correctamente configurados antes de su uso.

II. RECOMENDACIONES CONJUNTAS PARA LOS OPERADORES DE AERONAVES Y DE AERÓDROMOS:

1. Facilitar información a los miembros de la tripulación y al personal del aeródromo sobre la gestión de un caso de infección respiratoria aguda a bordo de una aeronave.
2. Poner a disposición de sus empleados y pasajeros soluciones de desinfección manual en los aseos y salas de espera.
3. Colaborar con las autoridades de salud pública mediante el apoyo a la localización de pasajeros y a la investigación epidemiológica en caso de vuelos en los que se haya confirmado el COVID-19.
4. Garantizar que los pasajeros no permanezcan a bordo de una aeronave sin ventilación adecuada durante más de 30 minutos.
5. Garantizar en todo momento el distanciamiento social¹², especialmente durante los procedimientos de facturación, control de seguridad, pre-embarque,

¹⁰ EDC Interim guidance for environmental cleaning in non-healthcare facilities exposed to SARS-CoV-2, 18 February 2020
<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/coronavirus-SARS-CoV-2-guidance-environmental-cleaning-non-healthcare-facilities.pdf>

¹¹ La desinfección de las superficies de la aeronave con productos suministrados por los propios miembros de la tripulación puede dar lugar a reacciones químicas con los residuos de las sustancias químicas utilizadas para la desinfección general de la aeronave que puedan tener efectos negativos (corrosivos) en la aeronave o para la salud de los pasajeros y la tripulación (gases)

¹² Estas prácticas pueden ser, por ejemplo: 2 metros de distancia durante el check-in y el control de seguridad, llamada previa al embarque y embarque de 2-3 filas a

embarque y desembarque, así como el control de pasaportes, cuando proceda. Cuando no sea posible el distanciamiento social, el uso de máscaras faciales para los pasajeros debe considerarse una alternativa.

6. Seguir las directrices específicas proporcionadas por los socios de la EASA en caso de sospecha de enfermedad contagiosa, incluido el asesoramiento proporcionado por las *Healthy Gateways* de la UE¹³.

III- RECOMENDACIONES PARA LOS OPERADORES DE HELICÓPTEROS¹⁴

1. Se recuerda a los operadores que deben prestar especial atención durante su planificación previa al vuelo al impacto de las medidas de emergencia adoptadas por los gobiernos nacionales en sus operaciones particulares, tales como:
 - a. disponibilidad de servicios de navegación aérea (p. ej., control del tráfico aéreo / servicios de información de vuelo, servicios de información aeronáutica (incl. notams), servicios meteorológicos, búsqueda y salvamento)
 - b. horarios de apertura revisados de pequeños aeródromos, que de otro modo se utilizarían como paradas de rutina para el reabastecimiento de combustible.
2. La salud de la tripulación y la aptitud mental para garantizar la seguridad de los vuelos deben ser la primera prioridad de todo operador.
3. Considerar la posibilidad de establecer una frecuencia de radio común entre los diferentes servicios (estatales) de aviación (SAR, (para) militar, policial, HEMS, offshore, etc.) que participan en el socorro en casos de desastre para evitar la saturación de los mismos sitios colisión aérea en espacio aéreo no controlado.
4. Posibilidad de establecer contactos con otras organizaciones nacionales que participan en el socorro en casos de desastre, por dos razones principales:

la vez en lugar de embarque masivo para reducir la espera en cola cerrada en la puerta o en el puente de embarque.

¹³ <https://www.easa.europa.eu/covid-19-references>

¹⁴ EASA Guidelines – COVID-19, Guidance for continued helicopter operations in relation to the SARS-CoV-2 pandemic Issue N° 01 Issue date: 03/04/2020. La AESA proporciona más detalles sobre las medidas recomendadas para los operadores de helicópteros y las autoridades competentes en relación con las operaciones de helicópteros, y en particular los operadores que operan en primera línea de la gestión del brote COVID-19 en toda la UE, y no limitado a las operaciones en aeropuertos situados en zonas afectadas con alto riesgo de transmisión de la infección por Covid-19.

- a. Intercambio de conocimientos, experiencia y experiencia. Por ejemplo, el personal militar puede tener amplios conocimientos sobre procedimientos y equipos de protección química, biológica, radiológica y nuclear (QBRN)
 - b. Evitar la duplicación de esfuerzos en relación con el transporte aéreo y terrestre
5. Los operadores deben colaborar con sus organizaciones de mantenimiento para garantizar la adopción de medidas adecuadas que garanticen la disponibilidad de recursos humanos para llevar a cabo el mantenimiento necesario, teniendo en cuenta las orientaciones de las autoridades nacionales de salud pública.
6. Desde el punto de vista reglamentario, la ambulancia aérea se considera una tarea normal de transporte en la que el riesgo no es mayor que para las operaciones que cumplen plenamente la Parte CAT y la Parte ORO del OPS de la UE. Las operaciones de ambulancia aérea podrían ser realizadas por cualquier operador titular de un certificado de operador aéreo, no se requiere una aprobación HEMS para todos esos casos. Especialmente, en las operaciones que implican transporte interhospitalario, el profesional médico debe prestar especial atención, ya que varios de esos vuelos pueden considerarse vuelos normales de transporte aéreo
7. En caso de urgencia médica se requiere una aprobación HEMS, es decir, aquella que habilita para facilitar la asistencia médica cuando sea esencial un transporte inmediato y rápido y en el que se transportará al personal médico, suministros médicos y a las personas enfermas o lesionadas u otras personas directamente implicadas.
8. Todo equipo que vaya a instalarse en el helicóptero deberá certificarse normalmente de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables salvo determinadas excepciones.
9. Los operadores deben tener en cuenta la necesidad específica del vuelo y únicamente los vuelos en relación con las actividades esenciales declaradas por las autoridades nacionales o locales. En esos casos, solo debe transportarse el número mínimo de personas esenciales necesarias para realizar la actividad. El SIB y las orientaciones ya facilitadas a los operadores sobre limpieza y desinfección de aeronaves siguen siendo aplicables y deben consultarse.
10. Los operadores de helicópteros deben tener en cuenta además:
 - a. Requisitos de las autoridades nacionales de salud pública
 - b. Respetar el distanciamiento físico, teniendo en cuenta:

- i. la zona confinada del helicóptero, y
 - ii. número y accesibilidad de la salida de emergencia
- c. Efectos del equipo de protección personal adicional (p. ej., máscara, gafas y guantes) y el equipo de supervivencia necesario (p. ej., chalecos salvavidas, trajes de supervivencia y sistemas respiratorios de emergencia).
- d. Limpieza/desinfección de equipos de supervivencia.
- e. Utilización de sistemas de ventilación/aire acondicionado
- f. Si se sospecha que un pasajero está infectado, consultar las directrices ya publicadas (SIB) y aplicar las directrices de los operadores de aeronaves, en la medida de lo posible, para los helicópteros. Además:
 - i. Reducir el riesgo de contaminación cruzada entre durante el traslado de los pacientes.
 - ii. Separación de la tripulación de vuelo del pasajero o pasajeros médicos y del paciente
 - iii. Separación entre cabinas
 - iv. Los operadores intentarán mantener las mismas tripulaciones para evitar la contaminación cruzada entre todo el personal. No obstante deberán actuar de conformidad con las orientaciones de las autoridades sanitarias nacionales.
- g. Considerar la posibilidad de apagar los rotores, siempre que sea posible, para reducir la dispersión y la circulación de las posibles gotas de COVID 19.

B- DIRECTRICES INTERPRETATIVAS¹⁵ SOBRE LOS REGLAMENTOS DE LA UE EN MATERIA DE DERECHOS DE LOS PASAJEROS EN EL CONTEXTO DE LA SITUACIÓN CAMBIANTE CON MOTIVO DE LA COVID-19

Estas Directrices interpretativas tienen por objeto aclarar cómo han de aplicarse determinadas disposiciones de la legislación de la UE en materia de derechos de los pasajeros en el contexto del brote de COVID-19, particularmente en lo relativo a las cancelaciones y los retrasos y se entienden sin perjuicio de la interpretación que pueda hacer el Tribunal de Justicia.

¹⁵ Comisión Europea. Bruselas, 18.3.2020, C (2020) 1830 final.

Las Directrices¹⁶ se refieren al 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° 295/912

I. DERECHO AL REEMBOLSO O A UN TRANSPORTE ALTERNATIVO

En caso de cancelación de un vuelo por los transportistas aéreos (con independencia de la causa), el artículo 5 obliga al transportista aéreo encargado a ofrecer a los pasajeros la posibilidad de elegir entre:

1. El reembolso:

- a. en caso de que el pasajero reserve por separado los vuelos de ida y de vuelta y sea el vuelo de ida el cancelado, el pasajero solo tendrá derecho al reembolso del vuelo cancelado, es decir, al reembolso del vuelo de ida, en este caso.
- b. si el vuelo de ida y el de vuelta forman parte de la misma reserva (aunque estén operados por compañías aéreas diferentes) y es el vuelo de ida el cancelado, deberá ofrecerse a los pasajeros dos opciones: el reintegro del precio total del billete (es decir, de ambos vuelos) o el transporte alternativo en otro vuelo para el trayecto de ida (punto 4.2 de las Directrices interpretativas).

2. Un transporte alternativo lo más rápidamente posible:

- a. los pasajeros deben ser informados de los retrasos o de la incertidumbre vinculada a la elección del transporte alternativo en lugar del reembolso.
- b. si el pasajero opta por un transporte alternativo lo más rápidamente posible, deberá considerarse que el transportista ha cumplido su obligación de información para con el pasajero cuando haya comunicado por iniciativa propia, lo antes posible y a su debido tiempo, el vuelo disponible como transporte alternativo.

¹⁶ Estas Directrices complementan las publicadas anteriormente por la Comisión siendo interpretativas del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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 (CE) n.º 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO C 214 de 15.6.2016, p. 5);

3. **un transporte alternativo en una fecha posterior que convenga al pasajero.**

II. DERECHO A ATENCIÓN

1. **El transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá ofrecer atención gratuitamente a los pasajeros afectados por cancelaciones de vuelos.** Esta atención consistirá en comida y refrescos suficientes, en función del tiempo que sea necesario esperar; alojamiento en un hotel, en caso necesario, y transporte al lugar de alojamiento.
2. **Los aeropuertos deben prestar asistencia** a los pasajeros con discapacidad y a los pasajeros con movilidad reducida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1107/20069

III. DERECHO A COMPENSACIÓN

1. La Comisión puntualiza que las decisiones que adoptan las autoridades competentes destinadas a contener la pandemia de COVID-19 no son inherentes al ejercicio normal de la actividad de las compañías aéreas, por lo que escapan a su control efectivo.
2. El artículo 5.3 del Reglamento invalida el derecho a compensación si la anulación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran adoptado todas las medidas razonables, este supuesto es el que tiene lugar cuando las autoridades públicas prohíben directamente determinados vuelos o impiden la circulación de personas, excluyendo, de facto, el vuelo en cuestión, o cuando la cancelación de un vuelo se produce en circunstancias en las que la correspondiente circulación de personas no esté totalmente prohibida, sino limitada a las personas que se benefician de exenciones.
3. También se considera legítimo que el transportista cancele el vuelo a su debido tiempo si el mismo queda vacío. Por último, se estima que también se considera debida a circunstancias extraordinarias la cancelación de un vuelo si la compañía aérea demuestra que esta decisión estaba justificada por motivos de protección de la salud de la tripulación.
4. Por otro lado, en caso de que el pasajero quiera cancelar su viaje por iniciativa propia cabe reseñar que las aerolíneas están ofreciendo vouchers a los pasajeros que ya no desean viajar (o que no están autorizados a hacerlo) con motivo del brote de COVID-19. Los pasajeros pueden utilizar esos bonos para otro viaje con el mismo transportista dentro de un plazo establecido por este.

Estas Directrices interpretativas de la Comisión Europea no tienen valor legal, dado que el único órgano con facultad para interpretar los conceptos autónomos de derecho

comunitario es el TJUE, que dispone ya de un relativamente extenso corpus de sentencias en relación con el Reglamento CE 261/2004.

Madrid, a 12 de abril de 2021

Elisa González Ferreiro

C-ÁMBITO NACIONAL

<p style="text-align: center;">GUÍA sobre LEGISLACIÓN AERONÁUTICA a raíz de la DECLARACIÓN del ESTADO de ALARMA</p>

- ÍNDICE -

I.- REDUCCIÓN de la OFERTA de TRANSPORTE de VIAJEROS por parte de los operadores del transporte aéreo.

- RD 463/2020 de 14 de marzo (art. 14)
- Orden TMA/273/2020, de 23 de marzo
- Orden TMA/306/2020, de 30 de marzo

II.- Publicidad en los billetes electrónicos.

- Orden TMA/231/2020, de 15 de marzo

III.- Apertura de determinados establecimientos de restauración y otros comercios en los aeródromos de uso público.

- Orden TMA/240/2020, de 16 de marzo

IV.- LIMITACIÓN VIAJES Península- CEUTA y Península - MELILLA.

- Península- Ceuta: Orden TMA/241/2020, de 16 de marzo
- Península- Melilla: Orden TMA/242/2020, de 16 de marzo

V.- Limitación viajes Península- Canarias y Península –Baleares

- Península- CANARIAS: Orden TMA/246/2020, de 17 de marzo
- Península- BALEARES: Orden TMA/247/2020, de 17 de marzo

VI.- ADJUDICACIÓN DIRECTA de los vuelos entre las Islas Canarias y entre Palma de Mallorca - Ibiza y Menorca

- CANARIAS: Resolución de 27 de marzo de 2020, de la Dirección General de Aviación Civil.
- BALEARES: Resolución de 20 de marzo de 2020, de la Dirección General de Aviación Civil.

VII.- ADQUISICIÓN y DISTRIBUCIÓN MASCARILLAS al personal de transporte

- Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la PRIMERA adquisición y distribución de mascarillas.
- Orden TMA/292/2020, de 26 de marzo, por la que se regula una SEGUNDA adquisición y distribución de mascarillas.

VIII.- ENAIRE: cesión de competencia sobre gestión de las licencias de los controladores.

- Resolución de 4 de marzo de 2020, de la Entidad Pública Empresarial ENAIRE, sobre delegación de competencias en la gestión de la tramitación necesaria sobre licencias de controladores aéreos.

IX.- PROHIBICIÓN VUELOS entre España e Italia

- Orden PCM/280/2020, de 24 de marzo, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de marzo de 2020
- Orden TMA/278/2020, de 24 de marzo
 - Arts.1 y 2 (España e Italia)
 - Art.3 (Canarias)

X.- Modificación legislación TRANSPORTE ANIMALES

- Orden TMA/279/2020, de 24 de marzo, por la que se establecen medidas en materia de transporte de animales

XI.- AESA: EXENCIÓN certificados de revisión de aeronavegabilidad en las licencias de técnico de mantenimiento de aeronaves

- Resolución de 2 de abril de 2020, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea

XII.-AESA: Continuación determinados procedimientos administrativos

- Resolución de 1 de abril de 2020, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que acuerda la continuación de determinados procedimientos administrativos afectados por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

- DESARROLLO -

I.- REDUCCIÓN OFERTA TRANSPORTE VIAJEROS por parte de los operadores de transporte aéreo.

- RD 463/2020 de 14 de MARZO

o **Art. 14.2º**: Asimismo, se adoptan las siguientes medidas aplicables al transporte interior:

a) En los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo que **no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público** (OSP), los operadores de transporte **reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 %**. Por resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrá modificar este porcentaje y establecer condiciones específicas al respecto.

b) Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo de competencia estatal **que están sometidos a contrato público** u OSP **reducirán su oferta total de operaciones en, al menos,** los siguientes porcentajes:

IV. Servicios de transporte aéreo sometidos a OSP: 50 %.

3. Los operadores de transporte **llevarán a cabo los ajustes necesarios para cumplir con los porcentajes** establecidos en este artículo de la forma lo más homogéneamente posible entre los distintos servicios que prestan y podrán plantear al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana cuantas cuestiones requieran interpretación o aclaración. **Si por razones técnicas u operativas no resulta viable la aplicación directa de los porcentajes** establecidos desde el primer día, **se deberá llevar a cabo el ajuste más rápido posible de los servicios, que no podrá durar más de cinco días.**

- Orden TMA/273/2020, de 23 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de los servicios de transporte de viajeros.

Artículo 1. Reducción del porcentaje de servicios de transporte de viajeros no sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

En los servicios de transporte público de viajeros ferroviarios, aéreo y marítimo que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), previstos en el artículo 14.2 a) del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, los operadores de transporte **reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 70%**. Este porcentaje podrá ser modificado por el operador por causa justificada, teniendo en cuenta que, en todo caso, deben adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros

Artículo 2. Reducción del porcentaje de servicios de transporte de viajeros sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

1. Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo de competencia estatal que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:

IV) Servicios de transporte aéreo sometidos a OSP: 70%.

- **Orden TMA/306/2020, de 30 de marzo**, por la que se dictan instrucciones sobre **reducción de servicios de transporte de viajeros** durante la vigencia del Real Decreto-ley 10/2020.

Dada la progresiva inutilización de la población de los servicios mínimos establecidos por el Ministerio de Transporte desde la entrada en vigor del Estado de Alarma que no supera el 10% respecto a la frecuentación habitual, y dada la reducción de oferta establecida para los operadores de transporte de viajeros de, al menos, el 70%, el Ministerio de Fomento, ya a finales de marzo, con dos semanas de aplicación del confinamiento fruto del Estado de Alarma, establece en el BOE:

Artículo 2. Reducción de la oferta de servicios de transporte de viajeros no urbanos ni periurbanos, sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

La oferta de los servicios de transporte de viajeros de carácter no urbano ni periurbano, sometidos a contrato público u OSP **se ajustará a las necesidades específicas de la demanda**, reduciéndolos todo lo posible en el marco de lo dispuesto por la Orden TMA/273/2020, de 24 de marzo, por los operadores o las Administraciones competentes al respecto. Dicho ajuste se hará, en su caso, a la mayor brevedad posible.

RESUMEN GENERAL:

- **El RD 363/2020 de 14 de marzo empieza la reducción en al menos, un 50 %.**
- **La Orden TMA 273/2020/ de 23 de marzo la eleva al 70%.**
- **La Orden TMA 306/2020/ de 3º de marzo la eleva al menor número posible según la demanda.**

II.- Publicidad en los billetes electrónicos.

- **Orden TMA/231/2020, de 15 de marzo**, por la que se determina la obligación de disponer **mensajes obligatorios en los sistemas de venta de billetes online** de todas las compañías marítimas, aéreas y de transporte terrestre, así como cualquier otra persona, física o jurídica, que intervenga en la comercialización de los billetes que habiliten para realizar un trayecto con origen y/o destino en el territorio español.

Artículo 2. *Ámbito objetivo de aplicación.*

Desde las 00:00 horas del día 17 de marzo de 2020 se establece la obligación de que todas las compañías marítimas, aéreas y de transporte terrestre, así como cualquier otra persona, física o jurídica, que intervenga en la comercialización de los billetes que habiliten para realizar un trayecto con origen y/o destino en el territorio español, incluyan al inicio del proceso de venta de los billetes un mensaje que se desaconseje

viajar salvo por razones inaplazables con las características determinadas en el artículo 3 de la presente Orden.

«INFORMACIÓN IMPORTANTE:

El Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 determina en su artículo 7, relativo a la limitación de la libertad de circulación de las personas, que durante la vigencia del estado de alarma las personas únicamente podrán circular por las vías de uso público para determinadas actividades tasadas. En este sentido, y salvo que el billete se adquiriera para la realización de cualquiera de dichas actividades: SE DESACONSEJA VIAJAR SALVO POR LAS CITADAS RAZONES INAPLAZABLES. En todo caso, en cualquier desplazamiento deberán respetarse las recomendaciones y obligaciones dictadas por las autoridades sanitarias.»

III.- Apertura de determinados establecimientos de restauración y otros comercios en los aeródromos de uso público.

- **Orden TMA/240/2020, de 16 de marzo**, por la que se dictan disposiciones respecto a la **apertura de determinados establecimientos de restauración y otros comercios en los aeródromos de uso público** para la prestación de servicios de apoyo a servicios esenciales.

Artículo único. Se podrán abrir aquellos establecimientos que, en la zona aire de todos los aeródromos de uso público existentes en España, sean imprescindibles para atender las necesidades esenciales de trabajadores, proveedores y pasajeros en sus instalaciones. El gestor aeroportuario determinará la cuantía y distribución de los puntos de restauración y de los puntos de prensa, artículos de conveniencia, alimentación y bebidas que se consideren imprescindibles para garantizar la cobertura de las necesidades descritas en cada una de las instalaciones aeroportuarias.

En todos estos puntos deberán cumplirse, al menos, estas medidas de contención: 1. La permanencia en los establecimientos comerciales cuya apertura esté permitida deberá ser la estrictamente necesaria.

2. En todo caso, se evitarán aglomeraciones y se controlará que se mantenga la distancia de seguridad de al menos 1 metro a fin de evitar posibles contagios.

RESUMEN.-

- **Podrán abrir establecimientos incluidos en las instalaciones de aeródromos PÚBLICOS, siempre que se dediquen a actividades esenciales para el personal del aeródromo.**
- **Será el Gestor Aeroportuario el encargado de matizar la operativa diaria según la frecuentación de dicho aeródromo, con dos requisitos básicos obligatorios: horario de apertura mínimo necesario y un metro de distancia de seguridad entre empleados.**

IV.- LIMITACIÓN VIAJES Península- CEUTA y Península -MELILLA.

- **Orden TMA/241/2020, de 16 de marzo**, por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la **península y la Ciudad de Ceuta**

Artículo 1. Prohibiciones. Desde las 00:00 horas del día 17 de marzo de 2020 **se prohíbe la realización de vuelos en helicóptero entre cualquier aeropuerto o helipuerto situado en el territorio nacional y Ceuta**, así como el desembarco en el puerto de Ceuta de pasajeros embarcados en los buques de pasaje de transbordo rodado y buques de pasaje que presten servicio de línea regular entre la península y Ceuta, con excepción de los conductores de las cabezas tractoras de la mercancía rodada.

Artículo 2. Excepciones.

1. Las prohibiciones previstas en el artículo anterior **no serán de aplicación a las aeronaves de Estado, vuelos exclusivamente de carga, vuelos posicionales, humanitarios, médicos o de emergencia** ni a los buques de Estado, a los buques que transporten carga exclusivamente ni a los buques que realicen navegaciones con fines humanitarios, médicos o de emergencia.

3. De manera excepcional, **se podrán levantar las prohibiciones** a los vuelos o al desembarque en el puerto de Ceuta de pasajeros que realicen el trayecto en buques entre la península y Ceuta, **a través de una autorización específica del titular de la Delegación del Gobierno en Ceuta**. Esta autorización deberá estar **basada en la necesidad inaplazable de realización del viaje para alguna de las actividades autorizadas en el artículo 7.1 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo**. En esos casos, se adoptarán todas las medidas necesarias de control sanitario para evitar que supongan un riesgo para la población de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

- **Orden TMA/242/2020, de 16 de marzo**, por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la **península y la Ciudad de Melilla**.

Artículo 1. Prohibiciones.

Desde las 00:00 horas del día 17 de marzo de 2020 se prohíbe la realización de vuelos entre cualquier aeropuerto situado en el territorio nacional y Melilla, así como el desembarco en el puerto de Melilla de pasajeros embarcados en los buques de pasaje de transbordo rodado y buques de pasaje que presten servicio de línea regular entre la península y Melilla, con excepción de los conductores de las cabezas tractoras de la mercancía rodada.

Artículo 2. Excepciones.

1. Las prohibiciones previstas en el artículo anterior no serán de aplicación a las aeronaves de Estado, vuelos exclusivamente de carga, vuelos posicionales, humanitarios, médicos o de emergencia ni a los buques de Estado, a los buques que transporten carga exclusivamente ni a los buques que realicen navegaciones con fines humanitarios, médicos o de emergencia.

RESUMEN:

- **CEUTA:**
 - **Prohibición desde las 00 horas del día 17 de marzo y hasta la conclusión de la vigencia del Estado de Alarma de:**
 - **Salidas a la Península o llegadas a Ceuta de helicópteros.**
 - **Excepciones: aeronaves del Estado, transporte de carga y Emergencias.**
- **MELILLA:**
 - **Prohibición desde las 00 horas del día 17 de marzo y hasta la conclusión de la vigencia del Estado de Alarma de:**
 - **Salidas de vuelos a la Península o de llegadas a Melilla.**
 - **Excepciones: aeronaves del Estado, transporte de carga y Emergencias.**

V.- Limitación viajes Península- Canarias y Península -Baleares

- **Orden TMA/246/2020, de 17 de marzo**, por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre **la península y la Comunidad Autónoma de Canarias.**

Artículo 1. Prohibiciones.

1. Desde las 00:00 horas del día 19 de marzo de 2020 **se prohíbe la realización de cualquier tipo de vuelo comercial o privado**, con origen en cualquier aeropuerto situado **en el territorio nacional y destino cualquier aeropuerto situado en el territorio de Canarias.**

4. Desde las 00:00 horas del día 18 de marzo de 2020 **se prohíbe el aterrizaje en todos los aeropuertos de las islas Canarias de vuelos de aviación ejecutiva, taxi aéreo u operaciones asimilables a éstas**, independientemente de su procedencia.

Artículo 2. Excepciones.

1. Con objeto de permitir la **movilidad obligada de pasajeros** por algunas de las actividades autorizadas en el artículo 7.1 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, se autoriza la siguiente conectividad en relación con los vuelos con destino los aeropuertos de Canarias:
2.
 - 2 vuelos al día entre Madrid y la isla de Gran Canaria.
 - 2 vuelos al día entre Barcelona y la isla de Gran Canaria.
 - 1 vuelo al día entre Bilbao y la isla de Gran Canaria.
 - 1 vuelo al día entre Sevilla y la isla de Gran Canaria.
 - 2 vuelos al día entre Madrid y el aeropuerto de Tenerife Norte.

- 2 vuelos al día entre Barcelona y el aeropuerto de Tenerife Norte.
- 1 vuelo al día entre Bilbao y el aeropuerto de Tenerife Norte.
- 1 vuelo al día entre Sevilla y el aeropuerto de Tenerife Norte.
- 1 vuelo al día entre Madrid y el aeropuerto de Tenerife Sur.
- 1 vuelo al día entre Madrid y Fuerteventura.
- 1 vuelo al día entre Madrid y La Palma.
- 1 vuelo al día entre Madrid y Lanzarote.
- 1 vuelo al día entre Barcelona y Lanzarote.

3. Las compañías aéreas que tengan programados vuelos durante la duración del estado de alarma en las rutas referidas en el apartado 1, informarán antes de las 14:00 del día siguiente de la publicación de esta Orden ministerial en el «Boletín Oficial del Estado» al Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana sobre su interés en llevar a cabo los vuelos autorizados, especificando por rutas.

En esta comunicación, las compañías aéreas informarán, asimismo, de las medidas que piensan implantar para dar cumplimiento al artículo 14.2.g) del Real Decreto 463/2020. En el caso de que para una ruta hubiera más de una compañía interesada, se procedería a su asignación a través de un sorteo que se llevaría a cabo antes de las 18:00 del día siguiente de la publicación de esta Orden ministerial.

3. En las **rutas de transporte aéreo** entre islas sometidas a obligaciones de servicio público el número máximo de vuelos diarios por sentido entre los aeropuertos de Canarias será el siguiente:

- Gran Canaria-Tenerife Norte. 4
- Gran Canaria-Lanzarote. 3
- Gran Canaria-Fuerteventura. 3
- Gran Canaria-El Hierro. 1
- Gran Canaria-La Palma. 1
- Tenerife Norte-La Palma. 2
- Tenerife Norte-La Gomera. 1
- Tenerife Norte-El Hierro. 1
- Tenerife Norte-Fuerteventura. 1
- Tenerife Norte-Lanzarote. 1

Las compañías informarán antes de las 14:00 del día siguiente al de publicación de esta Orden ministerial al Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana de sus intenciones de llevar a cabo estos vuelos, especificando por rutas. En esta comunicación, las compañías aéreas informarán, asimismo, de las medidas que piensan implantar para dar cumplimiento al artículo 14.2.g) del Real Decreto 463/2020.

4. Las prohibiciones previstas en el artículo 1 anterior **no serán de aplicación a las aeronaves de Estado, vuelos exclusivamente de carga, vuelos posicionales, humanitarios, médicos o de emergencia** ni a los buques de Estado, a los buques

que transporten carga exclusivamente ni a los buques que realicen navegaciones con fines humanitarios, médicos o de emergencia.

5. Los pasajeros que utilicen los servicios de transporte autorizados en este artículo deberán poder justificar la necesidad inaplazable de realización del viaje para alguna de las actividades autorizadas en el artículo 7.1 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

- **Orden TMA/247/2020, de 17 de marzo**, por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones **entre la península y la Comunidad Autónoma de Illes Balears**

Artículo 1. Prohibiciones.

1. Desde las 00:00 horas del día 19 de marzo de 2020 se prohíbe la realización de cualquier tipo de vuelo comercial o privado, desde cualquier aeropuerto situado en el territorio nacional y los aeropuertos situados en el territorio de Illes Balears.

4. Desde las 00:00 horas del día 18 de marzo de 2020 se prohíbe el aterrizaje en todos los aeropuertos de Illes Balears de vuelos de aviación ejecutiva, taxi aéreo u operaciones asimilables a éstas, independientemente de su procedencia.

Artículo 2. Excepciones.

1. Todas las compañías aéreas que tengan programados vuelos durante la duración del estado de alarma **con origen Madrid, Barcelona o Valencia y con destino Palma de Mallorca quedan autorizadas a realizar un máximo de un vuelo diario de ida** desde cada uno de los orígenes mencionados. Estas compañías aéreas informarán antes de las 14:00 del día siguiente al de publicación de esta Orden Ministerial al Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana de sus intenciones de llevar a cabo dichos vuelos, especificando por rutas. En esta comunicación, las compañías aéreas informarán, asimismo, de las medidas que piensan implantar para dar cumplimiento al artículo 14.2.g) del Real Decreto 463/2020.

2. Todas las compañías aéreas que tengan programados vuelos durante la duración del estado de alarma con origen **Madrid o Barcelona y con destino de Menorca o Eivissa quedan autorizadas a realizar, un máximo de un vuelo diario de ida en cada ruta**. Las compañías informarán antes de las 14:00 del día siguiente al de publicación de esta Orden Ministerial al Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana de sus intenciones de utilizar esta autorización, especificando por rutas. En esta comunicación, las compañías aéreas informarán, asimismo, de las medidas que piensan implantar para dar cumplimiento al artículo 14.2.g) del Real Decreto 463/2020.

3. Todas las compañías aéreas que tengan programados vuelos **con origen en Palma de Mallorca y con destino Menorca o Eivissa, o viceversa, quedan autorizadas a realizar, durante la duración del estado de alarma, un máximo de un vuelo diario de ida y vuelta en cada ruta**. Las compañías informarán antes de las 14:00 del día siguiente al de publicación de esta Orden Ministerial al Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana de sus intenciones de llevar a cabo el vuelo autorizado, especificando por rutas. En esta comunicación, las compañías aéreas informarán,

asimismo, de las medidas que piensan implantar para dar cumplimiento al artículo 14.2.g) del Real Decreto 463/2020.

5. Las prohibiciones previstas en el artículo 1 **no serán de aplicación a las aeronaves de Estado, vuelos exclusivamente de carga, vuelos posicionales, humanitarios, médicos o de emergencia**, a los buques de Estado, a los buques que transporten carga exclusivamente, ni a los buques que realicen navegaciones con fines humanitarios, médicos o de emergencia.

6. Los pasajeros que utilicen los servicios de transporte autorizados en este artículo deberán poder justificar la necesidad inaplazable de realización del viaje para alguna de las actividades autorizadas en el artículo 7.1 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

RESUMEN:

CANARIAS:

- Desde las 00 horas del día 19 de marzo se prohíbe todo vuelo, comercial o privado, entre la Península y cualquier aeropuerto de las Islas Canarias, salvo las aeronaves estatales, transporte de carga y emergencias.
- Desde las 00 horas del día 19 de marzo y hasta la vigencia del Estado de Alarma, sólo podrán viajar a la península desde las Islas Canarias, el número de vuelos diarios según su destino final a los que hace referencia el art.2.2º de la **Orden TMA/246/2020, de 17 de marzo.**

BALEARES:

- Desde las 00 horas del día 19 de marzo y hasta la vigencia del Estado de Alarma **se prohíbe todo vuelo, comercial o privado, entre la Península y cualquier aeropuerto de las Islas Baleares, salvo las aeronaves estatales, transporte de carga y emergencias.**
- Desde las 00 horas del día 19 de marzo y hasta la vigencia del Estado de Alarma **se permiten únicamente los siguientes vuelos de pasajeros:**
 - Desde Madrid, Barcelona y Valencia - A Palma de Mallorca: un vuelo diario sólo de ida.
 - Desde Madrid o Barcelona – A Menorca/Eivissa: un vuelo diario sólo de ida.
 - Desde Mallorca – A Menorca/Eivissa y viceversa: un vuelo diario de ida y vuelta.

VI.- ADJUDICACIÓN DIRECTA DE LOS VUELOS ENTRE ISLAS, tanto en CANARIAS como en BALEARES.

- | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">- Resolución de 27 de marzo de 2020, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se establecen las condiciones para la prestación, y se adjudica de forma directa, el servicio de transporte aéreo en determinadas rutas aéreas del Archipiélago Canario durante el estado de alarma declarado con motivo del COVID-19. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Primero. Establecer las siguientes condiciones para la prestación de los siguientes servicios de transporte aéreo regular en determinadas rutas entre las islas Canarias.

– Duración: La prestación del servicio se iniciará el día 27 de marzo y se extenderá hasta la finalización del estado de alarma, prevista actualmente hasta las 00:00 h del 12 de abril.

– Condiciones mínimas del transportista: La compañía aérea operadora de los servicios aéreos regulares garantizará estar en posesión de una licencia de explotación en vigor, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Deberá, así mismo, disponer de los medios materiales y personales necesarios para la ejecución del servicio.

– Rutas aéreas afectadas y frecuencia de operación:

RUTA Frecuencias (ida/vuelta)

- Gran Canaria-Tenerife Norte. 3
- Gran Canaria-Fuerteventura. 1
- Gran Canaria-Lanzarote. 2
- Tenerife Norte-Fuerteventura. 1
- Tenerife Norte-La Palma. 2
- Tenerife Norte-El Hierro. 1
- **Total. 10**

– Tarifas: Los servicios se ofrecerán a un precio final de venta al público de 80 euros por trayecto directo, incluyendo todos los conceptos que deba abonar el pasajero. Asimismo, para los desplazamientos que requieran hacer escala en las islas de Tenerife o Gran Canaria, se establece un precio único final de venta al público de 100 euros.

En relación con la información y no discriminación de las tarifas ofrecidas o publicitadas se estará a lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (CE) N° 1008/2008.

– Horarios: Los horarios de los vuelos serán establecidos libremente por el adjudicatario, no obstante, se procurará que éstos estén coordinados para permitir realizar al menos un desplazamiento de ida desde cualquiera de las islas a cualquier otra, en el mismo día.

– Otras condiciones: La compañía garantizará, mediante el procedimiento que considere más adecuado, el cumplimiento del artículo 14.2.g) del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

A estos efectos se considerará suficiente ofrecer al público solo el 50% de la capacidad total de cada aeronave para asegurar la debida separación entre pasajeros.

En el transporte de la carga que pueda complementar al transporte de pasajeros, en su caso, la compañía aérea **dará prioridad a los productos perecederos, material médico, medicamentos y otros productos fundamentales de urgente**

necesidad para el abastecimiento de la población. La oferta de plazas y de servicios se facilitará a través de los canales de distribución habituales, no obstante, se reforzará y dará prioridad a aquellos canales que no impliquen un contacto directo con el usuario (venta no presencial).

Segundo. Determinar la **adjudicación directa** de la prestación de servicio de transporte aéreo en las rutas y bajo las condiciones descritas en el apartado primero, por el tiempo que dure el estado de alarma declarado con motivo del COVID-19, a la **Compañía Binter Canarias S.A.** con CIF: B3866897, por importe de Trescientos sesenta y ocho mil euros (368.000,00 €), que se abonarán en dos pagos sucesivos por importe de ciento sesenta y un mil euros (161.000,00 €) cada uno, el primero al inicio de la prestación y el segundo al cumplirse los siete primeros siete días, y un último pago por importe de cuarenta y seis mil euros (46.000,00 €) a la finalización de la prestación.

El contrato a celebrar con la citada Compañía para atender la prestación de servicio se tramitará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 del Real Decreto-ley 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19.

- **Resolución de 20 de marzo de 2020, de la Dirección General de Aviación Civil**, por la que se establecen las condiciones para la prestación y **se adjudica de forma directa el servicio de transporte aéreo en las rutas aéreas Palma de Mallorca-Menorca y Palma de Mallorca-Ibiza** durante el estado de alarma declarado con motivo del COVID-19.

Primero. Establecer las siguientes condiciones para la prestación de los servicios de transporte aéreo regular en las rutas de Palma de Mallorca-Mahón y Palma de Mallorca Ibiza.

– **Duración.** La prestación del servicio se iniciará el día 20 de marzo de 2020, y se extenderá inicialmente hasta la finalización del estado de alarma, prevista para el próximo 29 de marzo de 2020.

– **Condiciones mínimas del transportista.** La compañía aérea operadora de los servicios aéreos regulares garantizará estar en posesión de una licencia de explotación en vigor, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. Deberá, así mismo, disponer de los medios materiales y personales necesarios para la ejecución del servicio.

– **Rutas aéreas afectadas.** Los servicios aéreos regulares se prestarán en las rutas aéreas Palma de Mallorca Menorca y Palma de Mallorca-Ibiza.

– **Oferta de asientos y frecuencias de servicio.** La frecuencia de vuelos y la capacidad mínima serán las siguientes:

- 1 vuelo de ida y vuelta diario en la ruta Palma de Mallorca–Menorca.
- 1 vuelo de ida y vuelta diario en la ruta Palma de Mallorca–Ibiza. Los vuelos se realizarán con una aeronave de 50 asientos como mínimo. La compañía

garantizará, mediante el procedimiento que considere más adecuado, el cumplimiento del artículo 14.2.g) del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

A estos efectos se considerará suficiente ofrecer al público solo el 50% de la capacidad total de cada aeronave para asegurar la debida separación entre pasajeros.

– Tarifas. Los servicios se ofrecerán a un precio final de venta al público por trayecto de 60 €, incluyendo todos los conceptos que deba abonar el pasajero. En relación con la información y no discriminación de las tarifas ofrecidas o publicitadas se estará a lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (CE) nº 1008/2008.

– Otras condiciones. En el transporte de la carga que pueda complementar al transporte de pasajeros, en su caso, la compañía aérea dará prioridad a los productos perecederos, material médico, medicamentos y otros productos fundamentales de urgente necesidad para el abastecimiento de la población. La oferta de plazas y de servicios se facilitará a través de los canales de distribución habituales, no obstante, se reforzará y dará prioridad a aquellos canales que no impliquen un contacto directo con el usuario (venta no presencial).

Segundo. Determinar la **adjudicación directa** de la prestación de servicio de transporte aéreo en las rutas aéreas Palma de Mallorca-Menorca y Palma de Mallorca-Ibiza durante el estado de alarma declarado con motivo del COVID-19 a la Compañía **AIR EUROPA, S.A.**, con CIF: A07129430, por importe de ciento seis mil cuatrocientos ochenta euros (106.480,00 €), de conformidad con las condiciones señaladas anteriormente. El contrato a celebrar con la citada Compañía para atender la prestación de servicio se tramitará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 del Real Decreto-ley 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19.

RESUMEN:

- **CANARIAS:** adjudicado a la Compañía BINTER por un total de 161.000 euros.
- **BALEARES:** adjudicado a AIE EUROPA por un total de 106.480 euros.

VII.- ADQUISICIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE MASCARILLAS PARA EMPLEADOS DEL SECTOR TRANSPORTE

- | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">- Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Artículo 1. Adquisición de mascarillas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana procederá a adquirir de forma centralizada un máximo de 8.000.000 de mascarillas protección FFP2

con objeto de su posterior distribución en el ámbito del sector del transporte, con motivo de la situación de emergencia de salud pública provocada por el COVID-19.

Artículo 2. Destinatarios finales de dicha adquisición.

Las mascarillas serán adquiridas para su posterior distribución **al personal que presta sus servicios en el sector del transporte en áreas de riesgo**, según los criterios indicados con carácter general por el Ministerio de Sanidad, distribuyéndose a los trabajadores relacionados con el servicio de transporte público de competencia estatal, autonómica y local, así como a los trabajadores del ámbito privado relacionados con el transporte de viajeros y de mercancías en todo el territorio nacional, con objeto de garantizar el abastecimiento.

La distribución se realizará conforme a los criterios y porcentajes de reparto señalados en el artículo 5 de esta Orden. En el ámbito del transporte por carretera, se incluye en esta Orden el transporte público de viajeros, tanto en vehículos de turismo como en vehículos de más de nueve plazas, lo que implica, transportes regulares de viajeros de uso general, regulares de uso especial, discrecionales en autobús, taxis y arrendamiento de vehículo con conductor, tanto de competencia estatal, como autonómica o local. Además, el transporte por carretera en esta Orden incluye el transporte público de mercancías realizado por empresas autorizadas.

Dicha adquisición se realizará a favor de los destinatarios que se indican en el siguiente artículo y conforme al procedimiento regulado en el artículo 3 de esta Orden.

- **Orden TMA/292/2020, de 26 de marzo, por la que se regula una segunda adquisición y distribución de mascarillas** por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Artículo 1. Adquisición de mascarillas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana procederá a adquirir de forma centralizada un máximo de 5.000.000 de mascarillas protección FFP2 con objeto de su posterior distribución en el ámbito del sector del transporte, con motivo de la situación de emergencia de salud pública provocada por el COVID-19.

2. Dicha adquisición se realizará a favor de los destinatarios que se indican en el siguiente artículo y conforme al procedimiento regulado en el artículo 3 de esta Orden.

Artículo 2. Destinatarios finales de dicha adquisición.

Las mascarillas serán adquiridas para su posterior distribución al personal que presta sus servicios en el sector del transporte en áreas de riesgo, según los criterios indicados con carácter general por el Ministerio de Sanidad, distribuyéndose a los trabajadores relacionados con el servicio de transporte público de competencia estatal, autonómica y local, así como a los trabajadores del ámbito privado relacionados con el transporte de viajeros y de mercancías en todo el territorio nacional, con objeto de garantizar el abastecimiento.

En el ámbito del transporte por carretera, se incluye en esta Orden el transporte público de viajeros, tanto en vehículos de turismo como en vehículos de más de nueve plazas, lo que implica, transportes regulares de viajeros de uso general, regulares de uso especial, discrecionales en autobús, taxis y arrendamiento de vehículo con conductor, tanto de competencia estatal, como autonómica o local. Además, el transporte por carretera en esta Orden incluye el transporte público de mercancías realizado por empresas autorizadas.

La distribución concreta entre los destinatarios se realizará teniendo en cuenta las necesidades derivadas de la evolución de la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 en el momento de la recepción del suministro, los criterios indicados por el Ministerio de Sanidad y de acuerdo con las instrucciones aprobadas por la Directora General de Transporte Terrestre en el ejercicio de la habilitación prevista en la disposición final primera de la Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

RESUMEN:

- **Cuantía: con fecha 20 de marzo, adquisición de 8 millones de mascarillas modelo FPP2. Con fecha 26 de marzo, adquisición de 5 millones de mascarillas.**
- **Distribución: criterios generales establecidos por el Ministerio de Sanidad (art.5 Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo).**

VII.- DELEGACIÓN DE COMPETENCIAS DE ENAIRE sobre GESTIÓN de LICENCIAS de CONTROLADORES AÉREOS.

- | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">- Resolución de 4 de marzo de 2020, de la Entidad Pública Empresarial ENAIRE, sobre delegación de competencias sobre licencias de controladores aéreos. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Primero. Delegar indistintamente en la Directora de Personas y en el Jefe de la División de Desarrollo y Formación ATC de ENAIRE la facultad para realizar ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) las solicitudes y trámites necesarios para la gestión de las licencias de los controladores y alumnos controladores de tránsito aéreo de la Entidad.

Segundo. Publicar en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) la presente delegación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

RESUMEN:

- ENAIRE cede en favor de la Directora de Personas y/o en el Jefe de División de Desarrollo y Formación, la gestión para la realización de trámites sobre licencias de controladores aéreos.

IX.- PROHIBICIÓN VUELOS entre ESPAÑA e ITALIA.

- **Orden PCM/280/2020, de 24 de marzo, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de marzo de 2020**, por el que se modifica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 10 de marzo de 2020, por el que se establecen medidas excepcionales para limitar la propagación y el contagio por el COVID-19, **mediante la prohibición de los vuelos directos entre la República Italiana y los Aeropuertos Españoles.**

Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se modifica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 10 de marzo de 2020, por el que se establecen medidas excepcionales para limitar la propagación y el contagio por el COVID-19, mediante la prohibición de los vuelos directos entre la República Italiana y los Aeropuertos Españoles. El Consejo de Ministros, en su reunión de 10 de marzo de 2020, a propuesta de los Ministros de Sanidad y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, adoptó un Acuerdo por el que se establecían medidas excepcionales para limitar la propagación y el contagio por el COVID-19, mediante la prohibición de los vuelos directos entre la República Italiana y los Aeropuertos Españoles, que fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» por Orden PCM/205/2020.

El objetivo de dicho Acuerdo era el de restringir los vuelos directos actuales y, en su caso, los que se realizaran en el futuro desde la República Italiana al Reino de España. Dicha medida es de aplicación a todos los vuelos directos realizados desde la República Italiana al Reino de España, con la excepción de aeronaves de Estado, escalas con fines no comerciales (por tanto sin subida ni bajada de pasajeros), vuelos posicionales (por tanto sin pasajeros y solo para posicionar el avión para una operación posterior), exclusivos de carga, humanitarios, médicos o de emergencia. Dada la evolución de la epidemia y con objeto de facilitar el regreso desde Italia a España de los ciudadanos españoles y de aquellos que se encuentren registrados como residentes en España, se hace necesario modificar el citado Acuerdo de 10 de marzo de 2020, para incluir esta situación entre las excepciones contempladas.

Por ello y previa autorización del Ministerio de Sanidad, se podrá levantar la prohibición de **vuelos de aeronaves que transporten exclusivamente ciudadanos españoles o registrados como residentes en España**, limitando su entrada a los aeropuertos contemplados en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de marzo de 2014, por el que se establecen los **puertos y aeropuertos españoles designados** como «puntos de entrada con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional», según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI-2005), que son los de **Madrid, Barcelona, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga y Palma de Mallorca**. En su virtud, a propuesta de los Ministros de Sanidad y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 24 de marzo de 2020 acuerda:

Modificar el apartado segundo del Acuerdo del Consejo de Ministros de 10 de marzo de 2020, por el que se establecen medidas excepcionales para limitar la propagación y el contagio por el COVID-19, mediante la prohibición de los vuelos directos entre la República Italiana y los Aeropuertos Españoles, publicado por Orden PCM/205/2020, de 10 de marzo, que queda redactado de la siguiente forma:

Segundo. Excepciones.

1. Esta prohibición no será de aplicación a las aeronaves de Estado, ni a la realización de escalas con fines no comerciales, vuelos exclusivos de carga, vuelos posicionales, humanitarios, médicos o de emergencia.

2. El Ministerio de Sanidad podrá levantar las prohibiciones de vuelos de aeronaves que transporten exclusivamente ciudadanos españoles o registrados como residentes en España, que deberán ser autorizados por dicho Ministerio. Estos vuelos solo podrán utilizar los aeropuertos contemplados en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de marzo de 2014, por el que se establecen los puertos y aeropuertos españoles designados como «puntos de entrada con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional», según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI-2005). El Ministerio de Sanidad adoptará las medidas necesarias de control sanitario para evitar que puedan suponer un riesgo para la población de nuestro país.»

- **Orden TMA/278/2020, de 24 de marzo**, por la que se establecen ciertas **condiciones a los servicios de movilidad**, en orden a la protección de personas, bienes y lugares. (**España e ITALIA** (arts.1 y 2); **CANARIAS** (art.3)).

Artículo 1. Prohibición de vuelos procedentes de Italia.

Se prohíbe la realización de cualquier tipo de vuelos **desde cualquier aeropuerto situado en la República de Italia a cualquier aeropuerto situado en el Reino de España a partir de las 00:00 horas del día 25 de marzo de 2020.**

Artículo 2. Excepciones.

1. La prohibición establecida por el artículo 1 no será de aplicación a las aeronaves de Estado, a vuelos procedentes de Italia que realicen escala en territorio español con fines no comerciales (escalas técnicas sin subida ni bajada de pasajeros), vuelos exclusivos de carga, vuelos posicionales, humanitarios, médicos o de emergencia.

2. El **Ministerio de Sanidad podrá levantar las prohibiciones de vuelos de aeronaves que transporten exclusivamente ciudadanos españoles o registrados como residentes en España**, que deberán ser autorizados por dicho Ministerio. Estos vuelos solo podrán utilizar los aeropuertos contemplados en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de marzo de 2014, por el que se establecen los puertos y aeropuertos españoles designados como «puntos de entrada con capacidad de atención a

emergencias de salud pública de importancia internacional», según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI-2005). El Ministerio de Sanidad adoptará las medidas necesarias de control sanitario para evitar que puedan suponer un riesgo para la población de nuestro país.

Artículo 3. Habilitación.

Se habilita al Director General de Aviación Civil a establecer las condiciones para la prestación, y **adjudicar, en su caso, de forma directa**, los **servicios de transporte aéreo regular en las rutas aéreas entre aeropuertos de las islas Canarias** contempladas en el artículo 2.3 de la Orden TMA/246/2020, de 17 de marzo, por la que se establecen las medidas de transporte a aplicar a las conexiones entre la península y la Comunidad Autónoma de Canarias.

Disposición adicional primera.

Modificación de la Orden TMA/254/2020, de 18 de marzo, por la que se dictan instrucciones en materia de transporte por carretera y aéreo.

Se modifica el artículo 3.4 de la Orden TMA/254/2020, de 18 de marzo, por la que se dictan instrucciones en materia de transporte por carretera y aéreo, que queda redactado de la siguiente forma: «El transporte público, privado complementario y particular de personas en vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor, llevado a cabo en el marco de los supuestos de desplazamiento autorizados en el artículo 7 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, en los que deba viajar más de una persona en el vehículo, respetará que vaya como máximo una persona por cada fila de asientos, manteniéndose la mayor distancia posible entre los ocupantes.

RESUMEN:

- **Desde el 10 de marzo quedan prohibidos los vuelos de pasajeros entre España e Italia.**
- **Excepciones: vuelos sólo de pasajeros españoles o residentes en España, y autorizados previamente por el Ministerio de Sanidad.**

X.- TRANSPORTE DE ANIMALES

- | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| - Orden TMA/279/2020, de 24 de marzo, por la que se establecen medidas en materia de transporte de animales |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Artículo 1. Vigencia de las autorizaciones establecidas en la normativa veterinaria sobre transporte de animales.

1. Se declara la validez de autorizaciones de los transportistas, medios de transporte y contenedores, así como de los certificados de formación de los conductores o cuidadores cuya fecha de expiración se haya producido a partir del día 1 de marzo, hasta 120 días después de la finalización de la declaración

del estado de alarma o prórrogas del mismo. Dicho plazo de 120 días podrá ser ampliado mediante resolución de la Dirección General de Producciones y Mercados Agrarios del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, si las circunstancias lo hicieran necesario, por un máximo de 30 días adicionales.

Artículo 2. Eliminación de los tiempos de descanso de la normativa sobre protección de los animales durante el transporte.

Se exceptúa del cumplimiento de los tiempos de descanso establecidos en el capítulo V del anexo I del Reglamento (CE) n.º 1/2005, del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) n.º 1255/1997, para todos aquellos movimientos de animales que se realicen durante el estado de alarma.

La duración del tiempo total de viaje será la máxima permitida en dicho capítulo exceptuando el tiempo de descanso.

RESUMEN:

- **Quedan prorrogadas durante 120 días más a la finalización de la vigencia del Estado de Alarma, aquellas licencias expiradas a partir del día 1 de marzo de las siguientes profesiones del sector del logístico:**
 - o **Transportista o medios de transporte o de contenedores.**
 - o **Formadores para la obtención de las licencias de conductor o cuidador**
- **Se podrá prolongar durante 30 días, una vez concluida la prórroga inicial a instancia del Ministerio de Agricultura.**
- **Durante la vigencia del Estado de Alarma se suprimen los tiempos de descanso relativos al transporte de animales, salvo los relativos a operaciones de transporte conexas.**

XI.- NO OBLIGATORIEDAD DE LOS CERTIFICADOS DE REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDADEN UNA LICENCIA DE TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.

- | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Resolución de 2 de abril de 2020, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se emite exención, de conformidad con lo establecido en el artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, para la emisión de los certificados de revisión de aeronavegabilidad, así como para la finalización de la formación de tipo y OJT necesarios para la inclusión de una habilitación de tipo en una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves, en relación con la situación creada por la crisis global del coronavirus COVID-19. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Segundo. Ámbito. Esta resolución es aplicable a:

a) Los certificados de revisión de aeronavegabilidad de las aeronaves (ARC) con certificado de aeronavegabilidad emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante AESA). Se establece la exención al cumplimiento de requisitos del Reglamento (UE) nº 1321/2014, de 26 de noviembre, en particular los siguientes puntos: – M.A.901(a) del Anexo I (Parte-M).

– ML.A.901(a) del Anexo V b (Parte-ML).

c) La formación de tipo y el OJT necesarios para la inclusión de una habilitación de tipo en una licencia de mantenimiento de aeronaves. Se otorga exención al cumplimiento de requisitos del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, en particular los siguientes puntos:

d) – Apartados 1(a) (iv) y 1(b) (v) del Apéndice III del Anexo III (Parte 66). – Apartado 6 del Apéndice III del Anexo III (Parte 66).

Tercero. Exenciones en el ámbito del Reglamento (UE) nº 1321/2014. Certificados de Revisión de Aeronavegabilidad.

a) Para las aeronaves operadas por las organizaciones para las que el Anexo III (Parte-ORO) del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre, es aplicable, y cuyo certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC) haya sido prorrogado dos veces y caduque antes del 31 de julio de 2020, se permite una prórroga adicional por un periodo de validez de seis meses, bajo las siguientes condiciones:

1. Que se reúnan las condiciones para la prórroga del ARC de acuerdo con los puntos (b) y (j) del M.A.901 o punto (c) del ML.A.901, según aplique.

2. Que se haya llevado a cabo satisfactoriamente una revisión documental completa de acuerdo con el punto (k) del M.A.901 o con el punto (a) del ML.A.903, según aplique.

3. Que la prórroga que se emita al amparo de esta resolución se lleve a cabo por personal cualificado.

4. Si la organización que gestiona la aeronavegabilidad de la aeronave no tiene privilegios para realizar la revisión de aeronavegabilidad, podrá extender el ARC en base a una revisión documental efectuada (bajo contrato) por una organización que sí ostente dichos privilegios (privilegios descritos en M.A.711(b), en CAMO.A.125 (e) o CAO.A.095(c), según corresponda).

b) Las organizaciones que necesiten acogerse a esta exención deberán notificarlo a AESA a través del buzón acam-arc.aesa@seguridadaerea.es y adjuntar el formato FDSM-ARC-15a o F-DSM-ARC-15b en el que se hayan efectuado las dos prórrogas anteriores, para dejar constancia de esta nueva prórroga, haciendo referencia al número de la exención, que se publicará en la página web de AESA. Este formato deberá ir a bordo de la aeronave (siendo válida una copia) junto con la propia exención, que deberá ir adjunta.

c) Para volver a la operación normal será necesario realizar una revisión documental que abarque los seis meses correspondientes a la prórroga concedida en base a esta exención y una inspección física completa y no limitada a estos seis meses de prórroga.

d) Antes de la finalización del periodo de seis meses referido en la letra a), si las razones para la emisión de esta exención siguen siendo aplicables, se extenderá automáticamente el periodo de validez del certificado, otros seis meses, o hasta la finalización del periodo de vigencia de esta resolución, de producirse ésta con anterioridad.

Cuarto. Exenciones en el ámbito del Reglamento (UE) nº 1321/2014. Formación de tipo y OJT necesarios para la inclusión de una habilitación de tipo en una licencia de mantenimiento de aeronaves. Para los técnicos de mantenimiento que hubiesen iniciado un curso de formación de tipo y/o un OJT, cuyo periodo de validez máximo de 3 años para su finalización y presentación de la solicitud ante AESA expirase entre el 14 de marzo de 2020 y el 31 de julio de 2020, se extiende dicho periodo de validez por cuatro meses.

Si a la finalización del periodo de cuatro meses referido, las razones para la emisión de esta exención siguen siendo aplicables, se extenderá automáticamente el periodo de validez del curso otros cuatro meses, o hasta la finalización del periodo de vigencia de esta resolución, de producirse ésta con anterioridad.

Quinto. Vigencia. Las medidas contenidas en esta resolución **se aplicarán** desde el **14 de marzo de 2020 hasta el día 14 de noviembre de 2020**, ambos incluidos, pudiendo ser prorrogadas mediante una nueva resolución de esta Dirección.

XII.- CONTINUACIÓN DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS afectados por el RD 363/2020 de 14 de marzo.

- | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>- Resolución de 1 de abril de 2020, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que acuerda la <u>continuación de determinados procedimientos administrativos afectados por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo</u>, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Primero. Mantenimiento de plazos.

Se acuerda la continuación, por considerarse indispensables para la protección del interés general o para el funcionamiento básico de los servicios, a los efectos de lo dispuesto en la disposición adicional tercera, apartado 4, del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, de los procedimientos siguientes:

a) Los procedimientos de contratación vinculados al mantenimiento de los sistemas de comunicación y de tecnologías de la información, y de servicios esenciales para la actividad de AESA.

b) La tramitación de formalización de Encargos a medios propios que sean precisos para el mantenimiento de la actividad de la Agencia.

c) La información y actuaciones previas en el ejercicio de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria.

d) Los procedimientos de inspección de control normativo regulados por el Reglamento de inspección aeronáutica aprobado por Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, así como los procedimientos de subsanación de deficiencias o incumplimientos y los requerimientos de información que se realicen en el marco de estos procedimientos, de acuerdo con la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, en particular en lo relativo a los siguientes ámbitos:

1) Aeronavegabilidad inicial, de conformidad con el Reglamento (UE) 748/2012, y con la normativa nacional aplicable.

2) Aeronavegabilidad continuada, de conformidad con el Reglamento (UE) 1321/2014, y con la normativa nacional aplicable.

3) Licencias y formación al personal de vuelo, de conformidad con el Reglamento (UE) 1178/2011, y con la normativa nacional aplicable.

4) Operaciones aéreas, de conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012, y con la normativa nacional aplicable, incluyendo las operaciones con globos según el Reglamento (UE) 2018/395 y con planeadores según el Reglamento (UE) 2018/1976, así como lo establecido en los Reglamentos (UE) 1332/2011 y Reglamento (UE) 2018/1048 así como el Reglamento (UE) 923/20125) Operaciones aéreas de Extinción de incendios y Salvamento marítimo reguladas por el Real Decreto 750/2014.

5) Operaciones de RPAS, de conformidad con el Real Decreto 1036/2017.

6) Provisión de servicios de navegación aérea, interoperabilidad, licencias y formación del personal de los servicios de tránsito aéreo y tasas de navegación aérea, de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/373, el Reglamento (CE) 552/2004 y derivados, el Reglamento (UE) 2018/1139, el Reglamento (UE) 2015/340 y el Reglamento (UE) 2019/317, y con la normativa nacional aplicable.

7) Sistemas aeroportuarios, de conformidad con el Reglamento (UE) 139/2014, y con la normativa nacional aplicable.

8) Seguridad contra actos de interferencia ilícita en ejecución del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, en los aeropuertos abiertos a las operaciones comerciales de transporte aéreo.

9) Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil.

10) Servidumbres Aeronáuticas.

e) Los procedimientos relacionados con actividades en el entorno aeroportuario, así como con la presencia de obstáculos, que pongan en riesgo la seguridad de las

operaciones, al objeto de seguir manteniendo la seguridad en los entornos aeroportuarios, de conformidad con el Decreto 584/1972, de servidumbres aeronáuticas, de 24 de febrero.

f) El procedimiento de notificación de sucesos de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (UE) 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil.

g) El procedimiento de notificación de los Análisis efectuados y medidas adoptadas de conformidad con el artículo 13 del Reglamento (UE) 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil.

h) Los plazos para la adopción de medidas correctoras correspondientes a desviaciones de seguridad operacional identificadas por los proveedores, y de respuesta a los requerimientos de AESA a este respecto, según se establece en el artículo 11 del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

i) Los plazos definidos como obligaciones de los proveedores para el suministro de información establecido según el artículo 12 del Real Decreto 995/2013, citado.

j) La obligación de colaboración con la Comisión de Estudio y Análisis de las Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (CEANITA) relacionada con el estudio y análisis de los incidentes, según la Disposición adicional primera del Real Decreto 995/2013.

k) La notificación e información sobre accidentes e incidentes graves y sus recomendaciones a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad correspondiente, regulada por los artículos 9 y 18 del Reglamento (UE) 996/2010, de 20 de octubre de 2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.

Segundo. Suspensión de procedimientos concretos.

En todo caso, deberá tenerse en cuenta las causas justificadas alegadas por los interesados en el procedimiento derivadas de la situación de crisis sanitaria provocada por el COVID-19, que podrán, en su caso, motivar la suspensión de plazos en procedimientos concretos.

En aquellos casos en que, en función de dichas causas, o de las medidas establecidas con carácter general durante el estado de alarma, no sea posible proseguir la tramitación de los procedimientos mencionados en el apartado primero, se notificará expresamente al interesado la suspensión de los plazos del procedimiento en el que sean parte.

Tercero. Procedimientos iniciados a instancia del interesado.

En los procedimientos iniciados a instancia del interesado, y en los que este no manifieste expresamente su disconformidad con que se prosigan los trámites de un procedimiento en el que sea parte, realice trámites en dicho procedimiento, o formule una nueva solicitud, y siempre que no lo impidan las medidas vinculadas al estado de

alarma, se continuará por parte de AESA la tramitación del expediente correspondiente, y se mantendrá la vigencia de los plazos fijados por la normativa correspondiente.

Cuarto. Vigencia.

La presente Resolución producirá efectos **desde el 1 de abril de 2020, y estará vigente mientras sea de aplicación el estado de alarma** declarado por el Real Decreto 463/2020.

Madrid, a 14 de abril de 2021