



AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (AESA)

Att. Sra. Dña. Isabel Maestre Moreno
(Directora General de AESA)
Paseo de la Castellana, 112
28046 MADRID

c/c. Excmo. Sr. D. José Luis Ábalos Meco (Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)
Sr. D. Fernando Grande-Marlaska Gómez (Ministro del Interior)
Sr. D. Pedro Saura García (Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)
Sra. Dña. M^a Jesús Rallo del Olmo (Secretaría Gral. de Transportes y Movilidad)
Sr. D. Raúl Medina Caballero (Dir. Gral. Aviación Civil)

Madrid, 17 de Mayo de 2021

Refª: Equipos PEGASO nuevamente en extralimitación de funciones en Helipuerto de Port Balis y Aeródromo de Igualada. Situaciones de grave riesgo operacional

Sra. Directora General,

Este es ya el tercer escrito que hemos de elevarle en pocas semanas en relación con la extralimitación de funciones de los Equipos PEGASO.

En esta ocasión, reincidentemente en el Aeródromo de Igualada-Òdena (Barcelona) y en el Helipuerto de Port Balis de Sant Andreu de Llavaneras (Barcelona) y, sobretodo, porque **han vuelto a poner en riesgo operativo a una avioneta y un helicóptero**, respectivamente.

Pero podríamos haberle escrito varias veces más, pues nuestros asociados nos testimonian diversos incidentes desde campos de vuelo de toda España, desde Castilla y León hasta Navarra, pasando por Andalucía o el Levante.

Haciendo caso omiso a las afirmaciones que su propia Agencia y el Ministerio del Interior se precian de difundir en Notas de Prensa y respuestas escritas negando toda competencia a los Equipos PEGASO para desarrollar inspecciones aeronáuticas, la realidad fáctica es que dichos equipos siguen comportándose con ese propósito, deambulando espontáneamente sin el menor criterio de un aeródromo a otro.

Con ser ello grave, pues no hay nada peor que extender la inseguridad jurídica desde un cuerpo uniformado a todo un sector económico (como es la Aviación General); **lo que es absolutamente intolerable (y que concierne directamente a la razón de ser de su Agencia) es producir situaciones de riesgo operativo que, de modo gratuito, acaben generando accidentes (o incluso, heridos o muertos).**

Los dos casos concretos que ahora denunciemos son:

- 1) El pasado 3 de mayo, un instructor de helicóptero en vuelo con un alumno (que, además, era su segundo día de formación) está procediendo a realizar una toma y despegue en el Helipuerto de Port Balís como parte del syllabus de instrucción, cuando observa que la heliplataforma está ocupada por diversas personas. Reduciendo la velocidad para facilitar que esas personas se retiren, cuando toma contacto comprueba que unos números de la GC le reclaman que pare el motor. **Esta interrupción de una operativa en curso nunca la haría un auténtico inspector aeronáutico, bien consciente del riesgo que induce.** Efectuado ello, los agentes se identifican como Equipo PEGASO y le requieren toda la documentación aeronáutica, argumentando que están desarrollando una “inspección”. No expresan que tengan indicio de un delito o que hayan de corregir una situación de orden público. Tras unos infructuosos contactos con un presunto “superior” (que no responde), consienten que el piloto reanude el vuelo, con un manifiesto retraso sobre el plan previsto. En este caso, tratándose de un piloto experimentado, la maniobra no causó mayor incidente; pero de haber sido alguien con menos pericia o experiencia, podía muy fácilmente haber desequilibrado su maniobrabilidad en una helisuperficie ubicada en el espigón del puerto.
- 2) El pasado día 6 de mayo, un piloto que estaba en cabecera de pista 16 del Aeródromo de Igualada-Òdena con el motor en marcha de su ULM listo para el despegue fue obligado mediante ostentosa gesticulación a apartarse de la pista y detener el motor. El único motivo para interrumpir antirreglamentariamente la operación de despegue (como si se tratara de un vehículo automóvil en una carretera) con el desconcierto que supone para el piloto (y el consiguiente riesgo), era requerir la exhibición de toda la documentación aeronáutica que obraba en poder del piloto. **Esta interrupción de una operativa en curso nunca la haría un auténtico inspector aeronáutico, bien consciente del riesgo que induce.** Tampoco hubo ningún indicio de delito, ni ninguna razón de orden público. Sólo extralimitarse de su competencia de policía y visualizar documentación que, en ocasiones, no aciertan a interpretar, como cuando corresponde a aeronaves no EC-.

No vamos a resignarnos a contemplar como, individuos sin la adecuada especialización -en ocasiones, se requiere ser ingeniero aeronáutico- y desproporcionadamente, pretenden controlar una actividad que es compleja por naturaleza; ni a que los principios del derecho administrativo sean vulnerados.

Pero mucho menos vamos a tolerar un factor de riesgo añadido gratuitamente en nuestros campos y aeródromos; acudiendo, si es necesario, hasta la AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AEREA -EASA-.

Por ello, reiteramos que:

- 1) Estos hechos ponen en evidencia, como habíamos anticipado que sucedería, el **sin sentido de propiciar que funcionarios** (en este caso, del Ministerio del Interior) **sin la formación que requiere la labor de inspección aeronáutica, puedan confundir su**

trabajo de mera preservación del orden público y la seguridad ciudadana, con otras actuaciones ajenas a su competencia.

- 2) Esta confusión se produce porque su Agencia *“viene empleando, a requerimiento, los servicios de los equipos PEGASO para determinados trámites y toma de evidencias en el ejercicio de la actividad inspectora”*. **Es responsabilidad de su Agencia**, en colaboración con el Ministerio del Interior, **poner fin de inmediato a esta manifiesta inseguridad** que no es sólo jurídica, sino que incluso puede poner en juego vidas. Parece que aún estemos inmersos en la ambigüedad de su Nota de Prensa conjunta con la Guardia Civil de 22/1/21 cuando se entendía superada por su oficio de 1/2/21.
- 3) La labor de inspección aeronáutica está reglada por el RD 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección Aeronáutica (RIA), el cual delimita su objeto y alcance, su organización, el tipo de actuación (de control normativo o de supervisión); define interesados, sus derechos y obligaciones; así como las facultades y atribuciones de los agentes que la desarrollan. Y, en especial, prescribe el procedimiento, que está sujeto *“al correspondiente plan de inspección aeronáutica y la pertinente orden de actuación inspectora o, en su defecto, por una orden específica de actuación dictada por Ud.”* (Art. 29). **En ningún caso son admisibles actitudes de inspección prospectiva** (como las que parecen deducirse en los hechos descritos).
- 4) Es evidente que no nos encontramos con episodios aislados. La sucesión de hechos que venimos denunciando no pueden repetirse ni una vez más: la seguridad operativa está en juego.

Por todo lo cual, le **emplazamos a coordinar con el Ministerio del Interior la real y definitiva separación de funciones de los equipos Pegaso, circunscribiéndolos a las obligaciones y potestades de vigilancia y policía para preservar la seguridad ciudadana, evitando cualquier confusión con la inspección aeronáutica.**

Atentamente,

AOPA-SPAIN Carles Martí i Batera Presidente		REAL AERoclub DE ESPAÑA Jesús Muela Moratilla Presidente	
--	---	---	---