



17 de mayo de 2022

Excmo. Sr.  
D. Pedro Sánchez Pérez-Castejón  
Presidente del Gobierno.  
Palacio de la Moncloa  
28070-MADRID

*Excmo. Sr. Presidente ?*

Los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos nos hemos considerado siempre sometidos a una injusta discriminación que pareció finalizada con la promulgación de la Ley 17/1986 que en su preámbulo, haciendo referencia a normativas condenadas por el Tribunal Supremo de Justicia, dictaminaba:

***A través de la expresada normativa vinieron a introducirse una serie de restricciones y limitaciones en el ejercicio profesional de dichos titulados que se han ido modificando y corrigiendo por el Tribunal Supremo, sentándose como cuerpo de doctrina jurisprudencial el criterio de que las atribuciones profesionales de los Arquitectos e Ingenieros técnicos serán plenas en el ámbito de su especialidad respectiva, sin otra limitación cualitativa que la que se derive de la formación y los conocimientos de la técnica de su propia titulación y sin que, por tanto, puedan válidamente imponérseles limitaciones cuantitativas o establecerse situaciones de dependencia en su ejercicio profesional respecto de otros Técnicos universitarios.***

**Restricciones que se hacen aún más patentes e injustificadas en los Graduados en Ingeniería Aeroespacial, cuyos planes de estudios son de carácter generalista y no especialista como fueron los planes de estudios de los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos.**

Lejos queda el apoyo de nuestros compañeros D. Alfonso Guerra y D. Virgilio Zapatero en defensa de nuestras capacidades para la promulgación de esta Ley y la de D. Diego López Garrido para defender nuestra igualdad frente a nuestros homólogos comunitarios en la Comunidad Europea,



Por ello, en mi calidad de Decano-Presidente del Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos, acudo a V.E., como Presidente del Gobierno de España, para denunciar el trato discriminatorio que nuestro colectivo viene sufriendo, a causa de la desidia de las Administraciones Públicas, en la elaboración de las disposiciones que regulen las leyes que nos son de aplicación, una vez nos hemos incorporado al Espacio Europeo de Enseñanza Superior.

Sirva como ejemplo que la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la carrera militar, en su Disposición final sexta. Cuerpos de ingenieros Militares y Cuerpo Militar de Sanidad, en su punto 1, establece lo siguiente:

*“Cuando en función de la reforma de las titulaciones de grado y posgrado de ingenieros, se actualicen sus atribuciones profesionales y se adecue su integración en los grupos de clasificación de los funcionarios al servicio de las Administraciones Públicas y teniendo en cuenta la estructura general de cuerpos, escalas y especialidades de esta ley, el Gobierno deberá remitir al Congreso de los Diputados un proyecto de ley que regule el régimen, escalas, empleos y cometidos de los ingenieros en las Fuerzas Armadas.”*

A estos efectos, es de notar que el preámbulo de la Ley de la Carrera Militar, prescribe en el punto III, lo siguiente;

*“Tanto en las Reales Ordenanzas como en las regulaciones reglamentarias del régimen del personal militar profesional se incorporarán los principios y normas de aplicación general al personal al servicio de la Administración General del Estado, establecidos de acuerdo con la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público, con las adaptaciones debidas a la condición militar“*

Ante este vacío legal, sobre el acceso de los Graduados universitarios en ingeniería, y en ingeniería aeroespacial en particular, es de aplicación lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley de la Carrera Militar, que establece:

*“Artículo 5. Adaptación de las normas del empleado público.  
Los principios y normas de aplicación general al personal al servicio de la Administración General del Estado, establecidos de acuerdo con la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público se incorporarán al régimen del personal militar profesional, siempre que no contradigan su legislación específica, por medio de normas*



*reglamentarias en las que se efectuarán las adaptaciones debidas a la condición militar.”*

Disposición que se aplica a todos los militares profesionales para el acceso a las Escala de Oficiales de los Cuerpos Generales, incluida tropa y marinería, pero no a los Graduados en Ingeniería. Es por ello necesario aclarar cuáles son los títulos del sistema educativo general que se exigen para el ingreso en los cuerpos comunes de Interventores, Jurídicos y Sanidad, por ejemplo. **Y no son otros que el título de Grado en Derecho y Medicina.** Así lo establece la ley, cuando dice:

- 1. Para el ingreso en los centros docentes militares de formación con objeto de acceder a las diferentes escalas de oficiales de los cuerpos de intendencia e ingenieros del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire y de los cuerpos comunes de las Fuerzas Armadas se exigirán títulos del sistema educativo general, teniendo en cuenta los cometidos y facultades del cuerpo y escala a los que se vaya a acceder, así como cualquier otro diploma o título de dicho sistema que reglamentariamente se determine considerado necesario para el ejercicio profesional.*

**Y si esta disposición se aplica a todos los militares profesionales para el acceso a las Escalas de Oficiales de los Cuerpos Generales, incluida tropa y marinería, y a todos los Cuerpos comunes de la Defensa, ¿por qué no es de aplicación a Graduados en Ingeniería?. Esta Ley, en su artículo 12, también se establece:**

***Cuando se trate de títulos que habiliten para el ejercicio de actividades profesionales reguladas en España, el Gobierno establecerá las condiciones a las que deberán adecuarse los correspondientes planes de estudios, que además deberán ajustarse, en su caso, a la normativa europea aplicable.***

**Y, llegados a este punto es necesario aclarar cuál es la normativa europea aplicable en el caso de la ingeniería aeronáutica.** Esta normativa se encuentra en el vigente REGLAMENTO (UE) No 1321/2014 DE LA COMISIÓN de 26 de noviembre de 2014 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas, y en él se declara que:

#### **Artículo 5. Personal certificador**

- 3. Se considerará que el personal certificador titular de una licencia expedida de conformidad con el anexo III (Parte 66) en una determinada categoría o subcategoría posee las facultades que se describen en el punto 66.A.20. a) del*



*mismo anexo correspondientes a esa categoría o subcategoría. Los requisitos de conocimientos básicos correspondientes a estas nuevas facultades se considerarán cumplidos a efectos de la ampliación de la citada licencia para incluir una nueva categoría o subcategoría.*

- 4. El personal certificador titular de una licencia que incluya aeronaves que no requieran una habilitación de tipo específica podrá seguir ejerciendo sus facultades hasta la primera renovación o modificación, momento en que la licencia se convertirá, conforme al procedimiento descrito en el punto 66.B.125 del anexo III (Parte 66), a las habilitaciones que se describen en el punto 66.A.45 del mismo anexo.*

Destacamos que los requisitos establecidos en la Normativa Europea referente a navegabilidad, tanto civil - Normas EASA-, como militar –Normas EMAR-, así como el resto de normativa y jurisprudencia, son requisitos que cumplen tanto los Graduados en Ingeniería Aeroespacial, como los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos, dado que la Licencia LMA, tipo C puede adquirirse vía académica, a los titulados universitarios que acrediten:

*Una titulación académica en una disciplina técnica por una universidad u otra institución de enseñanza superior aprobada por la autoridad competente, tres años de experiencia trabajando en un entorno de mantenimiento de aeronaves civiles desempeñando un conjunto representativo de tareas relacionadas directamente con el mantenimiento de aeronaves, incluidos seis meses de labores de observación del mantenimiento en base.*

Y es que, de acuerdo con las normativas europeas de Aviación, tanto Civil, normas EASA de la Agencia Europea de Seguridad Aérea), implantada ya desde hace años en España, como de aviación militar europeas, normas EMAR de la agencia Europea de Defensa, los Graduados universitarios en Ingeniería Aeroespacial, como otros colectivos además de los Ingenieros Aeronáuticos, tienen sus competencias y atribuciones reconocidas internacionalmente en condiciones de igualdad con los homólogos europeos. Y así ha sido reconocido por la Abogacía General del Estado en su informe de diciembre de 2004.

Es de destacar que **el propio Ministerio de Defensa, para el acceso al Cuerpo de Científicos Superiores de la Defensa, para el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), Centro eminentemente dedicado a la investigación y desarrollo científico, fundamentalmente en el ámbito aeroespacial,** contemple como requisito de acceso, el título de Grado y sin embargo, para las Escalas de Oficiales de los Cuerpos de Ingenieros, sin aquella característica investigadora, se excluya a esos mismos Graduados.



Resulta curioso, por así decirlo, que transcurridos más de QUINCE años de la promulgación de la Ley de la Carrera Militar y más de OCHO años de la promulgación del REGLAMENTO (UE) No 1321/2014 DE LA COMISIÓN, el Ministerio de Defensa se resista a proceder a dictar las *normas reglamentarias de adaptación debidas que establece el Artículo 5. de la ley de la Carrera Militar.*

Y lo mismo ocurre en el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, con la particularidad de que en este Ministerio, los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos siempre han sido reconocidos como Inspectores de Aviación Civil, dándose la particularidad de que los primeros carnets acreditativos de inspector, lo fueron a favor de nuestro compañero D. Feliciano Méndez de Landázabal y de nuestro Presidente Honorífico D. Juan Herrera Pérez

Curiosa forma de reconocer nuestras capacidades inspectoras y técnicas; **Igualdad de responsabilidades y discriminación en el trato.** Y más ahora, con el ingreso de España en el Espacio Europeo de Enseñanza Superior, donde los Graduados en Ingeniería Aeroespacial adquieren todas las atribuciones profesionales de la Profesión de Ingeniero Técnico Aeronáutico y cuando todos los Master en Ingeniería Aeronáutica (MEng) Aeronautical Engineer se homologan en España con los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos y con los Graduados en Ingeniería Aeroespacial.

Nada le importa a nuestra Administración que sea altamente reconocida nuestra capacidad en todo el mundo aeronáutico internacional. En España seguimos considerados ingenieros de segunda clase, pese a que toda nuestra legislación, como se expone en el preámbulo de la Ley 17/1986 de Atribuciones de la Ingeniería y Arquitectura Técnicas, sea contraria a ello.

Y es por ello que desde el Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos nos preguntamos: **¿Hasta cuándo, Sr. Presidente, tenemos que esperar a que se produzca la integración de los Cuerpos y Escalas de los Cuerpos de Ingenieros del Ministerio de Transporte y de Defensa?**

Por todo cuanto antecede, solicito de V.E. ordene dictar norma reglamentaria por la que se integren en una escala única los miembros de los Cuerpos de Ingenieros del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y de los Cuerpos de Ingenieros de los Ejércitos.

*Esperando finalice de una vez la diligencia que solicitamos, con un cordial saludo,*



