

DICTAMEN DEL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO SOBRE «SEGURIDAD AÉREA» (DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA C 309/51 DE 16 DE DICIEMBRE DE 2006)

El 19 de enero de 2006, de conformidad con el apartado 2 del artículo 29 de su Reglamento Interno, el Comité Económico y Social Europeo decidió elaborar un dictamen sobre «*Seguridad aérea*».

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 30 de mayo de 2006 (ponente: Sr. McDONOGH).

En su 428o Pleno de los días 5 y 6 de julio de 2006 (sesión del 5 de julio de 2006), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 155 votos a favor, 2 votos en contra y 3 abstenciones el presente Dictamen.

1. Recomendaciones

1.1 El personal de cabina debería contar con una certificación o licencia emitida por una autoridad competente a fin de garantizar un buen conocimiento de sus funciones (seguridad, aspectos médicos, asistencia a los pasajeros, etc.), así como sus cualificaciones técnicas para cada tipo de aeronave en que deba trabajar.

1.2 La Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) deberá llevar a cabo un estudio detallado antes de conceder autonomía a los suministradores de equipos para que aprueben el diseño de componentes sin recurrir previamente ni a la propia AESA ni a los fabricantes aeronáuticos.

1.3 Las compañías aéreas no europeas deberían contar con la aprobación de la AESA para poder penetrar en el espacio aéreo de la UE o sobrevolarlo.

1.4 Sólo debería existir una autoridad reguladora y ésta debe ser la AESA. Esto permitiría la armonización futura de la

normativa sobre aeródromos y, en la medida de lo posible, debería evitar el falseamiento de la competencia entre los aeropuertos de la UE y los aeropuertos fuera del territorio de la UE. La AESA debería reforzarse y deberían dársele más poderes, como los que posee la Conferencia Europea de la Aviación Civil (CEAC).

1.5 La AESA debería examinar cuales la mejor manera de que la industria controle la seguridad e integridad de las comunicaciones, el intercambio de datos y los sistemas aéreos a bordo como las bolsas de vuelo electrónicas (EFB) contra secuestros aéreos.

1.6 La EASA debe asegurarse de que se regulan los desarrollos futuros de la aviación, por ejemplo, el reactor privado ligero (Light Business Jets (LBJ)), a fin de garantizar que los propietarios y los pilotos tienen suficientes horas de vuelo antes de ser autorizados a comenzar las operaciones de vuelo. Los LBJ podrán alcanzar altitudes máximas de vuelo iguales o superiores a 7 620 metros y debería exigírseles que cumplan las mismas normas operativas y de mantenimiento de los reactores comerciales de mayor tamaño.

1.7 Es preciso que la EASA haya puesto en marcha los protocolos necesarios antes de que se examine la aprobación de los vuelos de vehículos aéreos no tripulados (UAV — *unmanned aerial vehicle*) fuera del espacio aéreo segregado.

1.8 Deberían practicarse pruebas aleatorias de alcoholemia y de consumo de drogas en las tripulaciones de vuelo y en el personal de cabina.

1.9 La EASA debería garantizar también que los reguladores locales disponen de la cualificación adecuada para realizar su trabajo y que disponen también de recursos humanos y financieros suficientes.

1.10 La EASA debería llevar a cabo un estudio científico detallado sobre los efectos de la fatiga, el estrés y la trombosis venosa profunda sobre la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina.

1.11 Debería revisar también la política y los procedimientos para conceder licencias de

piloto de aviación generales y la certificación de las aeronaves de la aviación general.

1.12 La EASA debería garantizar que la introducción de una licencia de aviación general europea, con las habilitaciones o anotaciones asociadas, es pertinente para el tipo de aeronave que va a pilotarse.

1.13 La seguridad de la tripulación, de los pasajeros y de los residentes de las zonas afectadas por los pasillos aéreos debe estar por encima de las consideraciones políticas a la hora de prohibir a determinadas aerolíneas la utilización del espacio aéreo europeo.

2. Introducción

2.1 Con la cooperación de los Estados miembros y sus expertos, se ha publicado una lista negra de 96 compañías aéreas. 93 de ellas están sujetas a una prohibición total y tres a restricciones operativas. Por su parte, Francia está considerando la posibilidad de implantar un nuevo sistema de etiquetas de seguridad que podría ser utilizado en la publicidad.

2.2 Europa ha estado sometida a presiones para mejorar su legislación sobre seguridad aérea desde principios de 2004, cuando una aeronave de vuelos chárter propiedad de Flash

Airlines se precipitó en el Mar Rojo, causando la muerte de 148 personas, en su mayor parte turistas franceses. El accidente puso de manifiesto la descoordinación entre los gobiernos para compartir información sobre seguridad, puesto que en esos momentos salió a la luz que Flash había sido prohibida por las autoridades aeronáuticas suizas.

2.3 Si se quiere que la lista negra tenga los efectos deseados, es fundamental que exista coherencia y armonización entre los Estados miembros en relación con las normas de funcionamiento exigidas a las aerolíneas. Los Estados miembros deben evitar las situaciones en las que por motivos económicos y sociales un Estado decida que una de las compañías aéreas de la lista es «parcialmente aceptable» para que opere en sus aeropuertos mientras que otros Estados

miembros consideran que las normas de la aerolínea son inaceptables.

2.4 No obstante, se ha pedido a Bruselas que interviniera en algunas disputas, en concreto, cuando Turquía protestó por la decisión de algunos Gobiernos europeos, capitaneados por los Países Bajos, de retirar temporalmente por motivos de seguridad los derechos de aterrizaje a Onur Air, línea aérea de bajo presupuesto turca. Por su lado, se está instando a Grecia a que avance en su investigación sobre el accidente del aparato de Helios Airways que volaba desde Larnaca, Chipre.

2.5 Los ámbitos que suscitan preocupación son las normas de mantenimiento generales, la formación de los pilotos, las horas de vuelo y los periodos de descanso de los pilotos, las prácticas de ahorro de combustible, el compromiso sobre el ruido y también el control del tráfico aéreo.

2.6 El aumento de la competencia en el sector de la aviación y la precaria posición financiera de muchas aerolíneas han aumentado la presión sobre las tripulaciones para que despeguen en condiciones en las que normalmente no volarían y también para volar con aeronaves que no reúnen todas las condiciones de navegabilidad. Se presiona cada vez más a las tripulaciones para despegar porque las compañías aéreas sometidas a la legislación comunitaria están obligadas a proporcionar alojamiento a los pasajeros por una noche o a compensarlos por los retrasos. Todo ello pone en peligro la seguridad. Existe también el problema añadido de que muchas autoridades de aviación nacionales tienden a hacer la vista gorda ante el incumplimiento de muchas formativas, cuando se trata de la compañía aérea nacional.

2.7 Pese a estar prohibida en una serie de países europeos por problemas relacionados con la seguridad, cierta aerolínea sigue volando a Bruselas y París. Suiza, con su inflexible fijación cultural con la confidencialidad de los asuntos comerciales, ha prohibido a 23 aerolíneas la utilización de su espacio aéreo, aunque los nombres, e incluso el número de compañías, siguen siendo información reservada.

3. Efectos de la fatiga y seguridad de las operaciones

3.1 Durante años numerosos accidentes de aviación se han achacado a la fatiga, problema continuo al que deben hacer frente las tripulaciones que vuelan en aviones de todos los tamaños. Sin embargo, ¿cómo puede un piloto reconocer cuando está demasiado cansado para volar? ¿Qué papel desempeñan

los ciclos del sueño, la deshidratación, la nutrición y la enfermedad para detectar y responder a la fatiga?

3.2 Los pilotos que atraviesan diferentes zonas horarias tienen por fuerza que experimentar fatiga y una merma de sus facultades. Se supone que pueden tomarse períodos de descanso en los vuelos de larga duración, pero para ello necesitan disponer de las instalaciones adecuadas que deberían incluir camas planas, etc.

3.3 Hay muchas pruebas que demuestran que la fatiga es un factor de la seguridad. En un informe reciente de la Nacional Transportation Safety Board (NTSB — Oficina Nacional de la Seguridad en los Transportes) sobre el fatal accidente de Kirksville (Missouri) el 19 de octubre de 2004, la NTSB afirmaba que «habida cuenta del tiempo de descanso nocturno de que se disponía, menor del que sería deseable, la hora temprana de presentación en el servicio, la duración de las jornadas de servicio, el número de vuelos, las situaciones difíciles (aproximaciones de no precisión llevadas a cabo manualmente en condiciones de baja altura y visibilidad reducida), a las que debe hacerse frente durante los largos días de servicio, es probable que la fatiga contribuyera al deterioro de las prestaciones de los pilotos y a mermar sus facultades de decisión.»

3.4 Sea esto cierto o no, ningún piloto con un poco de experiencia podrá negar que en ocasiones ha tenido que luchar contra la fatiga o que ésta ha afectado de algún modo a su rendimiento. La calidad del sueño durante los periodos de descanso es muy importante.

3.5 La dieta y la nutrición también desempeñan un papel importante. Por ejemplo, cualquier piloto, desde un estudiante novato hasta un comandante a punto de retirarse, afirmará que la bebida preferida de los pilotos es el café. Sin embargo, aunque el café es un estimulante y produce un aumento temporal del nivel de alerta, la fatiga reaparece cuando pasa el efecto. Además, el café es un diurético que hace que el cuerpo libere más líquido del que está absorbiendo, lo que da lugar a una deshidratación que a su vez puede producir fatiga.

3.6 El aburrimiento es un problema importante, junto con el cansancio, en los vuelos de larga distancia, cuando las aeronaves funcionan casi completamente en posición automática. Para mantener a la tripulación alerta, algunas aerolíneas, en particular en los vuelos que atraviesan Siberia, insisten en que el piloto automático debe reprogramarse cada hora.

3.7 Muchos de los accidentes de aviación se deben a un error del piloto, y la fatiga es una de las causas principales de estos errores.

3.8 Está previsto que la AESA se haga cargo del procedimiento de expedición de licencias y sustituya a las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) en este ámbito, aunque la utilización de licencias de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) obtenidas en los Estados Unidos y utilizadas por los pilotos en Europa puede no verse afectada por este cambio.

4. Tripulación de cabina

4.1 Todas las mejoras relativas a los requisitos de descanso para la tripulación de vuelo deberían ser, en la medida de lo posible, también aplicables para la tripulación de cabina, que debe mantenerse completamente alerta para evitar la aparición de problemas de seguridad y en caso de emergencia.

4.2 La tripulación de cabina debería recibir una formación adecuada en reanimación de urgencia y debería dominar siempre su lengua materna y al menos el nivel cuatro de inglés

de la OACI y ser capaz de facilitar la comunicación con los pasajeros en una situación de emergencia.

5. Control del tráfico aéreo

5.1 El CESE ha expresado ya su posición sobre el control del tráfico aéreo y problemas conexos (1). Una vez que se introduzca, si es que se introduce, el sistema SESAR propuesto debería mejorar la seguridad. Aunque este tema es objeto de otro dictamen del CESE (2), ello no impide señalar que Europa necesita un sistema de control de tráfico aéreo uniforme que supere las fronteras de todos los países y en el que se reconozca a Eurocontrol el papel de «regulador federal», semejante por ejemplo al de la Administración Federal de Aviación (FAA) estadounidense. Se valora positivamente la concesión del primer contrato dentro del programa TMA2010+ de Eurocontrol.

5.2 En interés de la seguridad, es muy necesario introducir una normalización y sistemas integrados en toda Europa.

5.3 Es conveniente también introducir la certificación al personal de electrónica para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEP).

6. Mantenimiento de las aeronaves

6.1 Parece que algunos Estados miembros tienen dificultades para adaptar sus normas nacionales a las normas europeas Part 66. Las licencias de mantenimiento emitidas por los Estados se basan en los requisitos establecidos por las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA en sus siglas en inglés) que fueron incluidos en la legislación nacional para darles estatuto legal. Sin embargo, con el sistema de la AESA las normas sobre licencias estarán sujetas a la legislación de la Unión Europea. Parece que su puesta en vigor será un proceso lento y susceptible de recurso.

6.2 En 2005 los 25 Estados miembros de la UE se acogieron a una disposición de excepción en virtud de la que se les concedía hasta septiembre de 2005 para ajustarse a las normas Part 66. Deben respetarse los

plazos establecidos por la AESA para que los Estados cumplan las normas de seguridad o, al menos, deben acordarse fechas con todas las partes para evitar la necesidad de prever una ampliación de plazos o períodos transitorios.

6.3 El CESE se pregunta si existe una disposición para que la AESA controle, si es necesario, la subcontratación del mantenimiento por parte de las aerolíneas de bajo coste (LCC) a instalaciones de mantenimiento en terceros países.

6.4 Es preciso conceder tiempo suficiente para las inspecciones en tierra, sobre todo en caso de que la aeronave tenga que emprender inmediatamente el viaje de vuelta. Es obvio que los veinticinco minutos de media en los vuelos de corta distancia no pueden considerarse suficientes para todos los casos.

6.5 También habrá que asignar recursos suficientes y personal cualificado que utilicen únicamente componentes certificados para llevar a cabo el mantenimiento.

6.6 Las autoridades de aviación nacionales deberían realizar inspecciones y auditorías aleatorias para comprobar que se respetan las normas.

7. Compañías aéreas

7.1 Las compañías aéreas deberán tener una situación financiera saneada y contar con una financiación apropiada antes de que se les conceda una licencia de funcionamiento; asimismo debe exigirse a los Estados que controlen los resultados financieros de forma regular para garantizar que no se han introducido «recortes».

7.2 Deberán tener experiencia y contar con un equipo de gestión competente.

8. Competencias de la Agencia Europea de Seguridad Aérea

8.1 El propósito actual de la Comisión Europea es seguir ampliando las competencias de la AESA en el ámbito de la regulación (incluidas la seguridad y la interoperabilidad) de los aeropuertos, la

gestión del tráfico aéreo y los servicios de navegación aérea.

8.2 Apoyamos a la AESA, tal y como fue creada por el Reglamento 1592/200/CE, y consideramos que un marco europeo de procedimientos y de autorizaciones para las aeronaves y los equipos aeronáuticos establecido por una autoridad única mejorará sin lugar a dudas la seguridad y la eficiencia de la aviación en Europa.

8.3 La AESA tiene la oportunidad de abordar el tema de las Normas y Prácticas Recomendadas (Standards and Recommended Practices (SARPS)) y las anomalías originadas por las «prácticas recomendadas» y las «normas tipo» que figuran en la documentación del anexo de la OACI.

9. Licencias de aviación generales

9.1 Debería exigirse que las licencias concedidas por la FAA a pilotos privados que trabajan en el espacio aéreo europeo sean avaladas por la AESA.

9.2 Todas las aeronaves de la aviación general deberán cumplir con las normas europeas establecidas por la AESA antes de ser autorizadas a volar en el espacio aéreo europeo.

(1) Licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo — Paquete de medidas del cielo único europeo, DO C 234, de 22.9.2005, pp. 17-

19; ponente: Sr. McDonogh.

(2) Empresa común (SESAR) — CESE 379/2006; ponente: Sr. McDonogh.

10. Seguridad aérea

10.1 La AESA debería elaborar directrices y normas para proteger equipos o redes específicos contra «actos de interferencia ilícita» tal como los define la OACI.

10.2 Además de la extensión del uso de Ethernet (LAN) e IP, otros ámbitos vulnerables serían los siguientes:
— la utilización creciente de tecnologías de transferencia de datos tierra-aire para

mejorar las comunicaciones de los pasajeros, las compañías aéreas y el control del tráfico aéreo,

— un uso más generalizado de la transferencia de datos y de programas informáticos a través de las redes de la aeronave y entre las instalaciones en tierra con fines de producción, entrega de mercancías, mantenimiento o actualización,
— la multiplicación de los virus informáticos y los ataques de piratas informáticos junto con la búsqueda de datos confidenciales a través de redes interconectadas.

11. Vehículos aéreos no tripulados (UAV)

11.1 Se deberá otorgar a la AESA las competencias necesarias para regular este ramo de la industria, no sólo desde el punto de vista de la navegabilidad aérea y el diseño, sino también por lo que respecta a la certificación de los operadores de tierra, los sistemas de lanzamiento, etc.

11.2 Todas las normativas aplicables a las aeronaves convencionales deberán ser consideradas obligatorias para los vehículos aéreos no tripulados y todos los usuarios del espacio aéreo deberían ser consultados sobre si este tipo de actividad podría afectarlos.

12. AESA

12.1 La AESA es el regulador general de la UE. Establece los principios y reglas relativos a la seguridad aérea en la UE. No dispone de la suficiente financiación ni de suficiente personal y carece de competencias para hacer cumplir la normativa.

12.2 Depende de los distintos reguladores nacionales para hacer cumplir las normas y las reglamentaciones.

12.3 Esto equivale a un sistema de autorregulación. No es probable que un regulador nacional suprima una aerolínea de su jurisdicción a menos que se produzca un problema extremadamente grave.

12.4 Los reguladores nacionales son también responsables de todas las aeronaves registradas en su país, cuya compañía tenga

Este documento ha sido descargado de www.belt.es "El portal de los profesionales de la seguridad".

las oficinas situadas en el mismo país. Con frecuencia la base de operaciones de estas aeronaves y sus tripulaciones está situada fuera de otros países de la UE, lo que hace más problemática una correcta regulación.

12.5 El hecho de que la EASA tenga que solicitar a los reguladores nacionales que apliquen sus decisiones podría llevar a una aplicación desigual de las normas y reglamentaciones en la UE, debido a las diferencias de interpretación. Ello podría dar lugar a la aparición en el sector aéreo de pabellones de conveniencia cuando parezca que un país interpreta las regulaciones de forma más laxa que otros.

12.6 Entretanto, la autoridad reguladora de la seguridad en los aeropuertos, la CEAC, tiene competencias para inspeccionar el grado local de cumplimiento. Esta competencia debería atribuirse a la AESA.

12.7 En la actualidad, la AESA se financia con los ingresos procedentes de sus actividades de certificación, lo que está previsto que en 2006 dé lugar a un déficit de 15 millones de euros; para garantizar el futuro de la AESA es fundamental que los Gobiernos centrales aporten la suficiente financiación.

Bruselas, 5 de julio de 2006.
La Presidenta del Comité Económico y Social Europeo

Anne-Marie SIGMUND