

ruptura unilateral de los términos de la concesión, que deberá dilucidarse en los tribunales nacionales, e incluso elevarse al Tribunal de Luxemburgo en cuanto cuestión prejudicial.

8.1.3. El CES propone ampliar el plazo transitorio, fijándolo entre ocho y diez años, para lo que deberá considerarse igualmente si también se pueden aplicar diferentes normas en los distintos Estados miembros.

#### Sobre el apartado 2 del artículo 17

8.1.4. La prolongación de tres años del plazo indicado en el apartado 2 del artículo 7 para las empresas que deban invertir en infraestructura ferroviaria sigue siendo insuficiente desde el punto de vista de la recuperación de las inversiones.

8.1.5. Con la modificación del apartado 1 del artículo 17 se resolvería de todos modos la cuestión planteada en el apartado 2.

8.1.6. Por ello, como alternativa de carácter constructivo, el Comité quiere sugerir un sistema selectivo de plazos transitorios que diferencie entre las diferentes categorías y modos de transporte.

8.1.7. El Comité observa con enorme satisfacción que las empresas de países candidatos a la adhesión son consideradas comunitarias a efectos de la aplicación del Reglamento que se examina y espera que con la entrada en vigor de los Tratados de Adhesión dichos países sean capaces igualmente de aplicar íntegramente las disposiciones previstas por el Reglamento.

Bruselas, 30 de mayo de 2001.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social*  
Göke FRERICHS

### **Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes en el ámbito de la aviación civil y se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea»**

(2001/C 221/05)

El 22 de diciembre de 2000, de conformidad con el apartado 2 del artículo 80 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos del Comité sobre este asunto, aprobó su dictamen el 8 de mayo de 2001 (ponente: Sr. von Schwerin).

En su 382º Pleno de los días 30 y 31 de mayo de 2001 (sesión del 30 de mayo), el Comité Económico y Social ha aprobado por 112 votos a favor, 1 voto en contra y 1 abstención el presente Dictamen.

#### **1. Introducción**

1.1. La Comisión recuerda en la introducción de su documento la necesidad de establecer, como complemento lógico de las normas que establecen el mercado interior del transporte aéreo, normas comunes en el ámbito de la seguridad aérea. El sistema vigente, basado en el Reglamento (CEE) nº 3922/91 y en la labor de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (*Joint Aviation Authorities, JAA*)<sup>(1)</sup>, a juicio de la

Comisión, es criticado por no funcionar de forma adecuada. Este sistema es considerado lento, inflexible y, a menudo, incoherente con las obligaciones y las políticas comunitarias.

1.2. Para solventar las deficiencias detectadas del sistema actual, así como crear un organismo responsable de la seguridad en Europa comparable a la Administración Federal de Aviación (*Federal Aviation Administration, FAA*) de Estados Unidos, el Consejo adoptó el 16 de julio de 1998 una Decisión que autorizaba a la Comisión a negociar con los Estados miembros de las JAA que no pertenecen a la Comunidad Europea la celebración de un acuerdo por el que se estableciera una Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), con el estatuto jurídico de una organización internacional, encargada de todas las tareas relacionadas con la regulación de la seguridad de la aviación.

<sup>(1)</sup> Las JAA son varias autoridades reguladoras de aviación civil que han decidido cooperar para elaborar y aplicar normas y procedimientos normativos sobre seguridad. Con este fin, elaboran y aprueban requisitos comunes de aeronavegabilidad (JAR) y se comprometen a aplicarlos de forma coordinada y uniforme.

1.3. Sin embargo, la Comisión expresó ciertas dudas sobre la viabilidad de este sistema teniendo en cuenta los problemas constitucionales en determinados Estados miembros, la lentitud de los procedimientos necesarios y la sensación de incertidumbre sobre la voluntad del Parlamento Europeo y de los Parlamentos nacionales de aceptar la amplia delegación de competencias de ejecución prevista. A petición del Consejo, la Comisión presentó un análisis de una alternativa comunitaria posible. El Consejo consideró que ésta era la solución más viable. La propuesta de que se trata recoge la alternativa comunitaria.

## 2. Síntesis de la propuesta de la Comisión

2.1. En la exposición de motivos de la propuesta de la Comisión se recogen los siguientes puntos.

2.2. La realización de los objetivos iniciales y la aplicación de los procedimientos relacionados requieren la creación de un organismo especializado, con un alto nivel de conocimientos técnicos. Asimismo, la Comisión considera que, para poder desempeñar efectivamente su papel en la protección del interés público en el interior y promover los puntos de vista europeos en el exterior, el organismo debe disponer de competencias reales y de la independencia necesaria.

2.3. No obstante, la Comisión también señala que el ejercicio de las competencias de ejecución y el control de aplicación de las normas y reglamentos es prerrogativa suya. Estas funciones únicamente pueden delegarse a otro organismo con normas que limiten su discrecionalidad a un juicio técnico dentro de su esfera de competencia.

2.4. Por consiguiente, la Comisión propone un planteamiento con dos fases para adecuarse a la estructura institucional descrita:

- La propuesta incluye unos principios fundamentales para la certificación y el mantenimiento de los productos aeronáuticos y establece unos requisitos esenciales basados en el anexo 8 del Convenio de Chicago y en la legislación comunitaria vigente aplicable a la protección del medio ambiente.
- Respecto de los demás ámbitos de la seguridad aérea, especialmente los aspectos de seguridad de las operaciones aéreas, la autorización del personal de vuelo, los servicios aeroportuarios y la gestión del tráfico aéreo, habrá que adoptar a su debido tiempo los principios fundamentales y los requisitos esenciales de conformidad con el proceso legislativo normal, como complemento a la propuesta de Reglamento analizada.

Por consiguiente, el ámbito de aplicación de la propuesta se limita a los aspectos de seguridad aérea relacionados con los productos, factor importante para el sector aeronáutico europeo, y no cubre los aspectos relativos al funcionamiento de las compañías aéreas, aeropuertos y control del tráfico aéreo.

2.5. El sistema que propone la Comisión se basa en los siguientes principios:

- el Parlamento Europeo y el Consejo fijan los principios fundamentales de regulación y los requisitos esenciales que definen el nivel de seguridad y de protección del medio ambiente exigido;
- respecto de la manera de aplicar los requisitos esenciales, sobre todo el procedimiento que debe seguirse para obtener las aprobaciones necesarias, los privilegios ligados a tales aprobaciones y normas técnicas aplicables, se ha optado por la delegación de competencias a la Comisión.

2.6. Tal como se señala en el punto 2.4, la Comisión prevé aplicar este sistema a los productos y a su mantenimiento. Por lo que se refiere a los principios básicos y los requisitos esenciales sobre operaciones, personal, servicios aeroportuarios y de fragmentación del control del tránsito aéreo (ATC), en el artículo 7 simplemente se establece que la Comisión presentará, cuando proceda y lo antes posible, propuestas al respecto. Así pues, se introduce un planteamiento en dos fases, separando por el momento los productos de otros aspectos de la seguridad aérea.

2.7. Si son los Estados miembros los que deben aplicar las normas, corresponderá al Parlamento Europeo y al Consejo establecerlas. En tal caso, se conferiría a la Comisión la capacidad de completarlas cuando hagan referencia a campos técnicos muy específicos y de adaptarlas a los avances científicos o técnicos. Esta posibilidad se aplicaría sobre todo a los requisitos de la certificación de los explotadores aéreos o a las licencias de la tripulación de vuelo que, en la fase actual, no están cubiertos por la normativa propuesta, pero que deberán establecerse en su momento.

2.8. En cambio, la Comisión considera que la situación varía en el caso de los productos. A su juicio, la uniformidad se conseguiría mejor mediante una certificación centralizada. Además, se considera que, en un sector donde la tecnología se desarrolla rápidamente, sería un error especificar en exceso detalles técnicos a nivel legislativo. Por lo tanto, la Comisión tendrá la facultad de establecer las disposiciones de ejecución necesarias. La Agencia, por su lado, dispondrá de la competencia técnica para evaluar la conformidad del producto con los requisitos esenciales.

2.9. Respecto de los productos aeronáuticos, las disposiciones de ejecución serían sobre todo requisitos de procedimientos como los que se recogen en los requisitos comunes de aeronavegabilidad (JAR)<sup>(1)</sup> de las JAA. Podría corresponder a

<sup>(1)</sup> Las JAA se han comprometido a realizar la certificación conjunta de nuevos aviones, motores y hélices, y han establecido un sistema conjunto de aprobación. Aparte de los JAR-21 (procedimientos de certificación para aeronaves y sus productos y componentes), las JAA ya han aprobado, entre otros, los códigos para la certificación de aviones grandes (JAR-25), aviones pequeños (JAR-23) y planeadores y planeadores motorizados (JAR-22), helicópteros (JAR-27/29), unidades auxiliares de potencia (JAR-APU), hélices (JAR-P) y equipo (JAR-TSO).

la Agencia la concesión de los certificados que demuestren la conformidad de los productos aeronáuticos con los requisitos esenciales aplicables, puesto que se considera que es una apreciación puramente técnica.

2.10. En cuanto al mantenimiento, en que no está prevista la centralización, la Comisión propone un planteamiento mixto por el que la Comisión esté autorizada a adoptar las disposiciones de ejecución de manera suficientemente detallada, basándose en los JAR aplicables.

2.11. En el artículo 46 se establece que la Agencia podrá llevar a cabo todas las investigaciones (también mencionadas como «inspecciones») necesarias al efecto de desempeñar las funciones asignadas en el Reglamento. En los artículos 47 y 48 se definen de forma más detallada dos tipos de competencias de investigación específicas. Para garantizar la aplicación correcta de las normas de seguridad, la Agencia podrá realizar inspecciones en los Estados miembros (artículo 47), asistiendo a la Comisión, y en las empresas (artículo 48).

2.12. Por último, la Comisión ha incluido un mecanismo de control judicial. Para evitar que se presenten casos técnicos al Tribunal de Justicia, se propone establecer un nivel especializado de salas de recursos que funcione como primera instancia. Los miembros de estas salas de recursos serán designados por el Consejo de Administración a partir de una lista de candidatos propuestos por la Comisión (artículos 31 a 36).

### 3. Observaciones generales

#### 3.1. Objetivo general

3.1.1. El Comité apoya el objetivo de establecer una política comunitaria sobre seguridad aérea y considera positiva la propuesta de la Comisión.

3.1.2. El Comité comparte la opinión de que es necesaria una organización fuerte con competencias más amplias en todos los campos de la seguridad de la aviación civil y la posibilidad de hacerse cargo de tareas ejecutivas ejercidas actualmente a nivel nacional cuando la actuación colectiva resulte más eficaz. Asimismo, hace suya la postura del Parlamento Europeo de establecer una sola agencia reguladora responsable de la seguridad aérea, cuya misión principal consistiría en garantizar un nivel de seguridad elevado y uniforme en Europa mediante la integración progresiva de los sistemas nacionales. El Comité coincide con la Comisión en que, para constituir dicho organismo, debería aprovecharse en su totalidad el marco que proporciona la Unión Europea. El Comité apoya la propuesta de la Comisión de establecer normas comunes en el ámbito de la aviación civil y crear una Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

3.2. No obstante, el Comité considera que existen diversos puntos delicados que deben abordarse. A juicio del Comité, es fundamental que el Reglamento propuesto permita realizar los objetivos declarados. Aunque la propuesta actual de la Comisión constituye un primer paso creativo y novedoso, no parece que pueda cumplir lo que promete. Todavía adolece de una serie de fallos e incoherencias que deben suprimirse. Además, y lo que es más importante, una serie de aspectos de la propuesta debería mejorarse de forma sustancial. El Comité reitera el comentario formulado en un dictamen anterior señalando la importancia de que la Agencia sea capaz de establecer todas las normas que rigen la seguridad aérea<sup>(1)</sup>. La propuesta debería garantizar que este objetivo se cumple realmente a su debido tiempo.

#### 3.3. Planteamiento propuesto

3.3.1. El Comité señala que la propuesta de la Comisión se funda en el trabajo realizado y la experiencia acumulada con la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3922/91 relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.

3.3.2. El Comité se felicita de que la propuesta tenga debidamente en cuenta las posturas del Parlamento Europeo y del Consejo formuladas en los debates previos sobre el proyecto de convenio y de que la Comisión haya trabajado en contacto con el Consejo para elaborar la propuesta actual.

3.3.3. El Comité manifiesta su satisfacción por el hecho de que la Comisión haya presentado un planteamiento creativo y sólido que aporta conceptos novedosos para alcanzar los objetivos fijados.

#### 3.4. Críticas y sugerencias

##### 3.4.1. Autonomía de la Agencia

3.4.1.1. Respecto de los productos y de su mantenimiento, en la propuesta se prevé la aplicación de un sistema de delegación de competencias a la Comisión. El Comité reconoce que, en materia de disposiciones de ejecución, la delegación de competencias a la Comisión es útil y deseable. No obstante, la propuesta podría ser más clara sobre los supuestos en los que se mantiene inalterable la necesaria función supervisora del Parlamento Europeo y del Consejo.

3.4.1.2. Asimismo, aunque reconoce los esfuerzos que ha realizado la Comisión para constituir una agencia autónoma, el Comité se plantea si el actual marco institucional no podría conceder un estatuto más independiente a la EASA, en especial cuando se trata de establecer normas y disposiciones de ejecución muy técnicas.

<sup>(1)</sup> DO C 14 de 16.1.2001, p. 33. Véanse las conclusiones referidas al Reglamento (CEE) n° 3922/91.

3.4.1.3. El Comité señala que la propuesta concede cierto margen a la Agencia a la hora de elaborar documentación orientativa e instrumentos de cumplimiento adecuados. Podría ser objeto de debate si ello puede entenderse como actividad legislativa o política. En todo caso, el Comité indica que la propuesta permite sin duda cierto margen de maniobra al respecto para defender que la Agencia sea realmente independiente al aplicar normas técnicas. Es de agradecer que la Comisión haya incluido en la propuesta cierto grado de independencia.

3.4.1.4. El Comité apoya el principio consagrado en la propuesta de que el legislador no tendrá una responsabilidad técnica detallada y completa, lo que mejorará su supervisión y funcionamiento político. El Comité se plantea si este hecho, muy importante para el Parlamento y el Consejo, no lo es también para la Comisión. Especialmente en el ámbito de la seguridad aérea, es importante que el sistema básico de seguridad se determine en el nivel político adecuado (por lo tanto, es evidente que el Parlamento Europeo y el Consejo deben asumir sus responsabilidades). Asimismo, la base para establecer aspectos concretos de seguridad también compete al legislador, ya sean de forma directa el Parlamento Europeo y el Consejo o, mediante delegación, la Comisión. Sin embargo, no parece aconsejable que el legislador sea demasiado específico sobre detalles técnicos, dado que se asumiría una responsabilidad política automática en caso de accidente. En esta fase, el papel de la Agencia, competente en estos asuntos, tiene su razón de ser. De esta forma, lo que en circunstancias normales conforme a la legislación nacional sería un traspaso adicional de competencias legislativas a una agencia, no sería posible de acuerdo con el Tratado.

3.4.1.5. La Comisión se atiene en la exposición de motivos a una interpretación estricta de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que establece que la delegación de competencias sólo podrá realizarse cuando se trate de «facultades de ejecución netamente delimitadas y cuyo uso, por ello, puede ser controlado rigurosamente en relación con criterios objetivos fijados por la autoridad delegante».

3.4.1.6. Por consiguiente, la Comisión restringe la delegación de competencias a la EASA al ámbito de la certificación de homologación. El objeto inicial de la propuesta son los productos aeronáuticos. La Comisión sostiene que los productos requieren una certificación centralizada. Asimismo, defiende que, en un sector donde la tecnología se desarrolla rápidamente, no conviene especificar en exceso detalles técnicos. Aunque no se justifica dicha afirmación con ejemplos concretos, el Comité considera que sí podría darse esta situación.

3.4.1.7. Sin embargo, el Comité no entiende por qué no puede aplicarse la misma conclusión a todas las operaciones aeronáuticas, incluidos los requisitos sobre personal y mantenimiento. Del mismo modo, podría aplicarse a los aspectos de gestión aeroportuaria y de control del tráfico aéreo.

3.4.1.8. Por consiguiente, las conclusiones de la Comisión parecen válidas para todos los ámbitos de la seguridad aérea.

3.4.1.9. El Comité considera que las disposiciones de ejecución que tengan un carácter puramente técnico (orientaciones y procedimientos recomendados o incluso aceptables) podrían perfectamente incluirse en el ámbito de la jurisprudencia. Ello dependerá en gran parte de la redacción de la normativa básica que presente la Comisión y de los detalles técnicos correspondientes. A este respecto, el Comité considera que, de acuerdo con la petición del Parlamento Europeo y con el deseo expresado por la Comisión de facilitar a la Agencia la independencia necesaria, podría avanzarse más para conceder a ésta las necesarias competencias de ejecución técnicas, incluyendo la facultad de legislar sobre aspectos técnicos concretos, siempre que el contenido normativo sea muy preciso, se restrinja exclusivamente a las disposiciones técnicas y esté sujeto a un control estricto por parte de la autoridad delegante. Todo depende de la interpretación de «facultad de legislar». Sería difícil delegar el poder de aprobar reglamentos jurídicamente vinculantes. Sin embargo, por lo que se refiere las disposiciones de ejecución, como normas, documentación orientativa y especificaciones técnicas, parece que existe margen para obtener mejoras. No existe ningún motivo que impida considerarlas vinculantes, en el sentido de que los particulares y las empresas pueden basarse en ellas y utilizarlas antes los tribunales.

3.4.1.10. Por lo demás, esta independencia podría tener más relieve en otros artículos de la propuesta de Reglamento en los que no queda reflejada, de forma que parece que la Agencia es parte integrante de la Comisión. En estos momentos, puede decirse que el papel principal de la EASA es asesorar y apoyar a la Comisión facilitando asistencia técnica.

3.4.1.11. Es evidente que la EASA está íntimamente unida a la Comisión y que la plantilla tiene el estatuto de personal fijo y temporal de la Comisión. En cuanto a la contratación de personal temporal, en la propuesta debería considerarse la necesidad de mantener cierta continuidad en los niveles y la experiencia de la plantilla. Por lo tanto, en la medida de lo posible deberían utilizarse contratos de larga duración.

3.4.1.12. Asimismo, la Agencia debe atenerse a las instrucciones de la Comisión a la hora de elaborar los proyectos legislativos. Cabe dudar de que el texto actual permita a la Agencia rechazar instrucciones o adoptar iniciativas. Como mínimo, la Agencia debería poder negarse a elaborar normas que no apoye de acuerdo con criterios de seguridad aérea.

3.4.1.13. En asuntos internacionales, la Agencia tiene la obligación de ayudar a la Comisión y, por lo tanto, deberá necesariamente asumir o, al menos, compartir la responsabilidad, incluso si no está de acuerdo con algo concreto.

3.4.1.14. En el texto se insiste en la independencia del director ejecutivo de la EASA. Se afirma que no recibirá instrucciones de ningún Gobierno o de cualquier otro organismo. Pero no ocurre lo mismo por lo que se refiere a la Comisión. Habida cuenta de que la Comisión es el principal regulador, la situación es como mínimo confusa.

Respecto de la independencia de la Agencia y de su capacidad para intervenir en temas de alcance internacional, el Consejo tiene la oportunidad de reforzar las disposiciones del Reglamento en la materia.

### 3.4.2. Ámbito de aplicación de la propuesta

3.4.2.1. En principio, la propuesta se ocupa sólo de los productos y equipos aeronáuticos. La gestión de las operaciones, personal, aeropuertos y tráfico aéreo no se aborda en absoluto o no está cubierta de forma exhaustiva. Parece deducirse que, a juicio de la Comisión, es factible un acuerdo político sobre estos temas, mientras que sobre los demás aspectos será más complicado.

3.4.2.2. El Comité considera que puede ser cierto por lo que se refiere a los aeropuertos y a la gestión del tráfico aéreo. En estos ámbitos, las opiniones y los conceptos todavía tienen que evolucionar más antes de pensar en una integración eficaz. No obstante, puede considerarse que es un fallo importante en relación con los aspectos operativos y de personal así como, en cierta medida, con los del correspondiente mantenimiento operativo. Por lo tanto, no se alcanza el objetivo declarado de establecer un nivel de seguridad elevado y uniforme.

3.4.2.3. Por consiguiente, el Comité considera positivo el artículo 7 de la propuesta que establece que, en relación con los principios básicos y los requisitos esenciales, la Comisión presentará, cuando proceda y lo antes posible, propuestas al Parlamento Europeo y al Consejo para su adopción sobre la base del apartado 2 del artículo 80 del Tratado.

3.4.2.4. El Comité considera que el artículo 8 de la propuesta (junto con el artículo 56) mediante el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 3922/91 crea una situación difícil, sobre todo cuando la enmienda JAR/OPS propuesta a este último entre en vigor antes de que se apruebe el Reglamento de que se trata<sup>(1)</sup>. Después de todo, la enmienda JAR/OPS al Reglamento (CEE) n° 3922/91 garantiza una aplicación armonizada de las JAR/OPS en la Comunidad y constituye un primer paso hacia una verdadera armonización comunitaria de la seguridad de las operaciones. Si se suprime con la entrada en vigor de la propuesta de Reglamento sobre la EASA, ello supondría que todos los aspectos operativos del Reglamento (CEE) n° 3922/91 podrían perderse. Aunque en el artículo 56

de la propuesta se incluye una disposición que parece destinada a evitarlo, es necesario aclarar más dicho punto. Asimismo, debería garantizarse en la propuesta, especialmente en su anexo, que se mantienen los aspectos positivos de la enmienda JAR/OPS al Reglamento (CEE) n° 3922/91<sup>(2)</sup>. El Comité se muestra de acuerdo en que, si no se aplica la enmienda JAR/OPS, la derogación del Reglamento (CEE) n° 3922/91 no tiene tanta importancia, dado que abarca principalmente aspectos de aeronavegabilidad, adecuadamente cubiertos por el Reglamento propuesto.

3.4.2.5. Aparte del hecho de salvaguardar este aspecto principal, el Comité considera importante que la propuesta de Reglamento sea más ambiciosa y cumpla desde el principio dos condiciones:

- Establecimiento de un calendario y de plazos precisos para que las propuestas mencionadas de la Comisión puedan cubrir en su totalidad los aspectos operativos, de mantenimiento y de personal esenciales en las actividades de transporte aéreo dentro de la Comunidad.
- Inclusión de disposiciones transitorias detalladas y claras en las que se reconozca la labor y función de las JAA y su relación con el marco comunitario.

El Comité reconoce que sería necesario un interés específico del Consejo al respecto con el fin de conceder a la Comisión el apoyo político imprescindible para incluirlas.

3.4.2.6. A juicio del Comité, sobre todo cuando se habla de seguridad, es importante que la autoridad y las competencias correspondientes estén definidas y delimitadas de forma clara, especialmente en todo lo referido a las competencias de investigación<sup>(3)</sup> de la Agencia, así como que se evite en la medida de lo posible una situación compleja y nada transparente.

3.4.2.7. Por último, el Comité opina que, respecto del período transitorio y las relaciones con la labor de las JAA, debería precisarse más la posición de los Estados miembros que no deben aplicar el acervo comunitario. Ello requiere una clarificación del artículo 54, incluyendo la posibilidad de establecer un período transitorio significativo para los países que vayan a incorporar el acervo comunitario.

<sup>(2)</sup> El Comité desea reiterar la conclusión final del dictamen CES 1179/2000 de 19 de octubre de 2000, DO C 14 de 16.1.2001, p. 35: «El Comité considera necesario que se cree cuanto antes la planeada Autoridad Europea para la Seguridad de la Aviación Civil (EASA), para que pueda promulgar todas las disposiciones sobre navegación aérea, incluidos también los OPS de la UE.»

<sup>(3)</sup> El CES señala que en la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instituye una Agencia Europea de Seguridad Marítima» (COM(2000) 802 final) se habla con buen criterio de «visitas» y no de «inspecciones».

<sup>(1)</sup> DO C 14 de 16.1.2001, p. 33.

### 3.4.3. Posición de las partes directamente interesadas

3.4.3.1. Tanto los sindicatos como los empresarios han hecho hincapié en la necesidad de que las partes interesadas intervengan de forma activa en todas las fases del proceso legislativo. Existe un motivo claro para ello. El sector aeronáutico tiene una gran complejidad técnica y gran parte de los conocimientos prácticos reside en las empresas y los trabajadores del sector. Por ello, se ha delegado gran parte de la responsabilidad real de ejecución en la «base», evidentemente sujeta a una supervisión rigurosa. El Comité considera que la representación y participación de los sindicatos, empresarios y usuarios podría aumentar en todos los niveles de ejecución (por ejemplo, comitología y EASA).

3.4.3.2. En conjunto, la propuesta es más transparente tanto por lo que se refiere a las partes directamente interesadas a las que se aplican las normas de seguridad como a los consumidores y, en caso de que se mantengan las preocupaciones ambientales en el Reglamento, al medio ambiente.

3.4.3.3. Por lo demás, en cuanto a las salas de recursos, deben considerarse fundamentales los conocimientos en el campo de la seguridad aérea para la selección de posibles candidatos. Estos conocimientos deben ser un requisito en la mayoría, si no en todos, de los puestos de la plantilla de la Agencia.

El Comité considera que, además de los representantes técnicos y de la Comisión, los responsables políticos también deberían estar representados de forma adecuada.

### 3.4.4. Requisitos esenciales de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional)

3.4.4.1. La Comisión considera que la inclusión del anexo 8 del Convenio de Chicago en el Reglamento es suficiente para establecer los requisitos esenciales mencionados en la propuesta. A juicio del Comité, dicho anexo 8 de la OACI sólo recoge normas mínimas a las que deben atenerse las necesarias y detalladas disposiciones nacionales. El anexo 8 no facilita ninguna orientación sobre una serie de categorías de productos; asimismo, dicho anexo podría ser modificado en el futuro. No obstante, el Comité reconoce que, para que dicho anexo 8 se aplique a escala comunitaria, dado que ésta no es miembro de la OACI, su inclusión en la propuesta de Reglamento es inevitable.

3.4.4.2. Por lo tanto, el Comité estima que se trata de un tema de gran calado que afecta directamente al objetivo de mantener un nivel elevado de seguridad aérea, así como a la credibilidad de la EASA —en realidad, de todo el sistema— ante los socios internacionales.

### 3.4.5. Seguridad y medio ambiente

3.4.5.1. El Comité señala que la propuesta no se limita exclusivamente a los aspectos de seguridad, sino que también trata de la protección del medio ambiente. Aunque la propuesta se limita a garantizar que los productos y equipos contarán con el certificado de cumplimiento de las normas comunitarias sobre ruido, este aspecto plantea una cuestión fundamental, a saber, el papel y la responsabilidad de la EASA y, por añadidura, el objeto del Reglamento analizado. Las consideraciones medioambientales y económicas pueden perfectamente ser contrarias a la seguridad. La búsqueda de un equilibrio y las decisiones posibles que deben adoptarse corresponden al nivel legislativo y político, no al de ejecución o de disposiciones de ejecución. El Comité considera que debe volverse a analizar esta combinación, teniendo también en cuenta la posible ampliación de las competencias de la EASA, lo que podría provocar el conflicto mencionado y confusión en la opinión pública.

### 3.4.6. Relaciones internacionales

3.4.6.1. En el inicio del Reglamento no se prevé la celebración de ningún tipo de acuerdo con terceros países, excepto para lo que se describe sólo como cooperación. Sin embargo, en el artículo 9 aparece el concepto de acuerdo de reconocimiento mutuo. Además, estos acuerdos de reconocimiento mutuo se usan mucho en las negociaciones comerciales. El Comité considera que la propuesta debería ampliar los términos usados para cubrir la cooperación, acuerdos y demás disposiciones internacionales.

3.4.6.2. A este respecto, no se prevé ninguna independencia para la EASA. Todo contacto con terceros países (incluida la FAA estadounidense) debe hacerse por medio de la Comisión. Evidentemente, la EASA puede asesorar a la Comisión, pero siempre bajo control total y actuando en nombre de esta. El Comité considera que debería mejorarse este punto. La Agencia puede cooperar con arreglo a los acuerdos de trabajo celebrados por la Comisión. No obstante, el Comité opina que se trata de una disposición ambigua e incierta que puede facilitar cierta flexibilidad administrativa, pero que ni clarifica ni aumenta la independencia de la Agencia.

## 4. Conclusiones

4.1. El Comité considera que es esencial establecer la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) lo antes posible. Este organismo tendrá que poder elaborar todas las disposiciones sobre seguridad aérea<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> DO C 14 de 16.1.2001, p. 33; véanse las conclusiones sobre el Reglamento (CEE) n° 3922/91.

4.2. El Comité estima de vital importancia que la propuesta de Reglamento alcance los objetivos declarados. La propuesta actual de la Comisión constituye un primer paso novedoso y creativo, pero no parece que pueda cumplir lo que promete.

4.3. El Comité opina que la propuesta todavía adolece de una serie de fallos e incoherencias que deben suprimirse. Además, y lo que es más importante, una serie de aspectos de la propuesta debería mejorarse de forma sustancial.

4.4. El Comité considera que, con arreglo a la petición del Parlamento Europeo y de conformidad con el deseo expresado por la Comisión de alcanzar la independencia necesaria, podría hacerse más para conceder a la Agencia las necesarias competencias de ejecución técnicas, incluida la facultad de legislar sobre aspectos técnicos específicos, siempre que la redacción sea muy precisa, se restrinja exclusivamente a las disposiciones técnicas y esté sujeta a un control estricto por parte de la autoridad delegante.

4.5. La posición independiente de la Agencia podría ponerse más de relieve en los artículos del Reglamento propuesto, dado que no queda clara tal independencia y puede llegarse a pensar que la Agencia es parte integrante de la Comisión.

4.6. Respecto de la independencia de la Agencia y de su capacidad para intervenir en temas de alcance internacional, el Consejo en especial tiene la oportunidad de reforzar las disposiciones del Reglamento en la materia.

4.7. El Comité considera que el artículo 8 de la propuesta (junto con el artículo 56) mediante el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 3922/91 crea una situación difícil, sobre todo cuando la enmienda JAR/OPS propuesta a este último entre en vigor antes de que se apruebe el Reglamento de que se trata. El Comité considera que el contenido del artículo 56 debería ser más claro para garantizar que se mantienen los aspectos positivos de la enmienda JAR/OPS.

4.8. El Comité estima que se avanzaría mucho con la inclusión de los siguientes puntos:

- Establecimiento de un calendario y de plazos precisos para que las propuestas mencionadas de la Comisión puedan cubrir en su totalidad los aspectos operativos, de mantenimiento y de personal esenciales en las actividades de transporte aéreo dentro de la Comunidad.
- Inclusión de disposiciones transitorias detalladas y claras en las que se reconozca la labor y función de las JAA y su relación con el marco comunitario.

4.9. El Comité reconoce que sería necesario un interés específico del Consejo al respecto con el fin de conceder a la Comisión el apoyo político imprescindible para incluirlas.

4.10. Por último, el Comité considera que la propuesta podría mejorarse y clarificarse de forma considerable en los aspectos referidos a la transparencia, participación de las partes interesadas, transición y relaciones con terceros países.

Bruselas, 30 de mayo de 2001.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social*  
Göke FRERICHS