

Mrs. Violeta Bulc
European Transport Commissioner
European Commission
Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
Belgium

05.03.2018

Re: Falta de aptitud para el servicio

Estimada Dña. Bulc,

Nuestros asociados son responsables de la seguridad operativa de los vuelos en lo tocante a mantenimiento y actúan en dicha calidad en nombre de EASA para garantizar que se cumplan sus regulaciones. Nos dirigimos a usted como último recurso en cumplimiento de nuestro deber de proteger a los pasajeros de líneas aéreas comerciales. Sus vidas se están poniendo en peligro por la merma deliberada de los procedimientos de seguridad exigidos por EASA por parte de las agencias nacionales de ciertos países europeos, algo que EASA ha demostrado ser incapaz de abordar. Sin su intervención, tememos que solo un desastre podrá hacer que las autoridades responsables tomen conciencia, y este es un precio que la aviación europea no debería pagar.

Como usted sabrá, cuando se realiza el mantenimiento de una aeronave, las reglas vigentes requieren que un técnico de mantenimiento con licencia verifique que dicho trabajo se ha llevado a cabo correctamente antes de permitir que la aeronave opere. Para este propósito, la verificación siempre ha implicado que el técnico de mantenimiento certificador ha supervisado o comprobado personalmente que el trabajo que se ha llevado a cabo o la toma de decisiones que llevan a diferir dicho trabajo. Tal y como EASA dejó claro en su circular de diciembre de 2015, la verificación «no es solo una tarea administrativa que pueda realizarse desde un lugar remoto o sin haber participado en absoluto». La capacidad de dar a un avión apto para el servicio es una cualificación obtenida después de años de formación y experiencia.

Los técnicos de mantenimiento habilitados para poner en servicio una aeronave como resultado de este procedimiento de verificación asumen una responsabilidad personal al cumplimentar el certificado de aptitud para el servicio en cuanto a la condición segura de la aeronave, lo que conlleva una gran carga de responsabilidad. Existen numerosos casos de técnicos de mantenimiento procesados en Europa por incumplimiento de su deber en este aspecto. Inevitablemente, su experiencia y responsabilidad en el proceso, así como el hecho de verificar en persona el trabajo realizado, aumenta notablemente la seguridad de las operaciones de aviación a costa de algún coste adicional.

Los operadores de aviación comercial están sometidos a presión constante para reducir costes. Encargar a técnicos de mantenimiento con licencia la comprobación de las tarjetas de trabajo en vez del trabajo en sí ahorra tiempo y dinero.



En la actualidad, diversas autoridades nacionales europeas aprueban esto como verificación «suficiente» a pesar de que la práctica entra claramente en conflicto con la intención declarada por EASA y el significado de la palabra «verificación». La seguridad se degrada al reducir al técnico de mantenimiento experto a la categoría de funcionario encargado de “marcar casillas”. Esta práctica ha llevado a decenas de miles de ejemplos documentados de aeronaves puestas en servicio de manera indebida.

En el pasado, hemos mostrado nuestra preocupación al respecto a EASA y adjuntamos una copia de una carta que le enviamos hace tiempo a D. Patrick Ky. EASA estableció un grupo de trabajo para evaluar la situación y llevó a cabo auditorías de Turkish Airlines y Luftfahrt Bundesamt en 2015. En ambas auditorías se encontraron incumplimientos de las regulaciones en esta área. Gracias a su autoridad directa en Turquía, EASA pudo insistir a Turkish Airlines a que cumpliera con las regulaciones, lo cual hace en la actualidad. La incidencia identificada en la auditoría en relación con la LBA permanece abierta (lo que en sí representa una infracción de las regulaciones de la UE) y la práctica relativa a la puesta en servicio mediante la comprobación de la documentación sigue vigente en Alemania. Actualmente, prácticas similares han echado raíces en otros países europeos, cuyas aerolíneas se han envalentonado por la incapacidad de la EASA para insistir en que la LBA siga las reglas.

EASA ha intentado y ha fracasado en imponer su regulación relativa a la «verificación» en las autoridades nacionales y, de este modo, se ha permitido que el ahorro de costes rebaje los estándares de seguridad en Europa. Inevitablemente la erosión de los estándares de seguridad ha sido y continuara siendo causa de incidentes. Únicamente una acción positiva en los niveles más altos de la Comisión garantizará que las autoridades nacionales vuelvan a cumplir y hagan valer este cumplimiento en sus aerolíneas asociadas. Le rogamos que nos ayude a evitar que este problema derive en un desastre que incite a tomar medidas.

Atentamente

Ola Blomqvist
President, AEI

Sean Gates
Gates Aviation