



1. TRADUCCIÓN DIRECTA, DE INGLÉS A ESPAÑOL

WHITE PAPER: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system.

PREPARING THE EUROPEAN TRANSPORT AREA FOR THE FUTURE

1. Transport is fundamental to our economy and society. Mobility is vital for the internal market and for the quality of life of citizens as they enjoy their freedom to travel. Transport enables economic growth and job creation: it must be sustainable in the light of the new challenges we face. Transport is global, so effective action requires strong international cooperation.

2. The future prosperity of our continent will depend on the ability of all of its regions to remain fully and competitively integrated in the world economy. Efficient transport is vital in making this happen.

3. European Transport is at a crossroads. Old challenges remain but new have come.

4. A lot needs to be done to complete the internal market for transport, where considerable bottlenecks and other barriers remain. We need to readdress these issues – how to better respond to the desire of our citizens to travel, and the needs of our economy to transport goods while anticipating resource and environmental constraints. The transport systems of the eastern and western parts of Europe must be united to fully reflect the transport needs of almost the whole continent and our 500 million citizens.

5. Oil will become scarcer in future decades, sourced increasingly from uncertain supplies. As the IEA has recently pointed out, the less successful the world is in decarbonising, the greater will be the oil price increase. In 2010, the oil import bill was around € 210 billion for the EU. If we do not address this oil dependence, people's ability to travel – and our economic security – could be severely impacted with direct consequences on inflation, trade balance and the overall competitiveness of the EU economy.

6. At the same time, the EU has called for, and the international community agreed, on the need to drastically reduce world greenhouse gas (GHG) emissions, with the goal of limiting climate change below 2°C. Overall, the EU needs to reduce emissions by 80-95% below 1990 levels by 2050, in the context of the necessary reductions of the developed countries as a group, in order to reach this goal. Commission analysis shows that while deeper cuts can be achieved in other sectors of the economy, a reduction of at least 60% of GHGs by 2050 with respect to 1990 is required from the transport sector, which is a significant and still growing source of GHGs. By 2030, the goal for transport will be to reduce GHG emissions to around 20% below their 2008 level. Given the substantial increase in transport emissions over the past two decades, this would still put them 8% above the 1990 level.

7. Since the first big oil crisis 40 years ago – despite technical progress, potential for cost-effective energy efficiency improvements and policy efforts – the transport system has not fundamentally changed. Transport has become more energy efficient, but EU transport still depends on oil and oil products for 96% of its energy needs. Transport has become cleaner, but increased volumes mean it remains a major source of noise and local air pollution.



2. TRADUCCIÓN INVERSA, DE ESPAÑOL A INGLÉS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373 DE LA COMISIÓN de 1 de marzo de 2017

SECCIÓN 3 — REQUISITOS SOBRE FACTORES HUMANOS ESPECÍFICOS PARA PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CONTROL DEL TRÁNSITO AÉREO

ATS.OR.300 **Ámbito de aplicación**

Esta sección establece los requisitos que debe cumplir el proveedor de servicios de control del tránsito aéreo con respecto al desempeño humano para:

- a) prevenir y limitar el riesgo de que el servicio de control del tránsito aéreo sea proporcionado por controladores de tránsito aéreo con uso problemático de sustancias psicoactivas;
- b) prevenir y limitar los efectos negativos del estrés sobre los controladores de tránsito aéreo para garantizar la seguridad del tránsito aéreo;
- c) prevenir y limitar los efectos negativos de la fatiga sobre los controladores de tránsito aéreo para garantizar la seguridad del tránsito aéreo.

ATS.OR.305 **Responsabilidades de los proveedores de servicios de control del tránsito aéreo con respecto al uso problemático de sustancias psicoactivas por los controladores de tránsito aéreo:**

- a) El proveedor de servicios de control del tránsito aéreo desarrollará y aplicará una política y sus procedimientos relacionados con el objeto de garantizar que el uso problemático de sustancias psicoactivas no afecta a la prestación del servicio de control del tránsito aéreo.
- b) Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y en la legislación nacional aplicable en materia de pruebas a personas, el proveedor de servicios de control del tránsito aéreo desarrollará y aplicará un procedimiento objetivo, transparente y no discriminatorio para la detección de casos de uso problemático de sustancias psicoactivas por parte de los controladores de tránsito aéreo. Este procedimiento tendrá en cuenta las disposiciones establecidas en el punto ATCO.A.015 del Reglamento (UE) 2015/340.
- c) El procedimiento de la letra b) deberá ser aprobado por la autoridad competente.

ATS.OR.310 **Estrés**

De conformidad con el punto ATS.OR.200, el proveedor de servicios de control del tránsito aéreo:

- a) desarrollará y mantendrá una política relativa a la gestión del estrés de los controladores de tránsito aéreo, que incluya la aplicación de un programa de gestión del estrés en incidentes críticos;
- b) facilitará a los controladores de tránsito aéreo programas de formación e información sobre la prevención del estrés, incluido el estrés en incidentes críticos, que complementen la formación sobre factores humanos facilitada de conformidad con las secciones 3 y 4 de la subparte D del anexo I del Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión.

ATS.OR.315 **Fatiga**

De conformidad con el punto ATS.OR.200, el proveedor de servicios de control del tránsito aéreo:

- a) desarrollará y mantendrá una política relativa a la gestión de la fatiga de los controladores de tránsito aéreo;
- b) facilitará a los controladores de tránsito aéreo programas de información sobre la prevención de la fatiga, que complementen la formación sobre factores humanos facilitada de conformidad con las secciones 3 y 4 de la subparte D del anexo I del Reglamento (UE) 2015/340.