



**EU-Latin America and Caribbean  
Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)**

*Enhancing the aviation partnership between the EU and  
Latin America and the Caribbean*

# Taller Marco Regulatorio UE/EASA

**2ª Sesión: el sistema europeo de seguridad aérea**

**Proyecto EU-LAC APP**

14 de JULIO de 2020

Videoconferencia

**Your safety is our mission.**

# Contenido – 2ª Sesión: el sistema europeo de seguridad aérea



- Detalles del sistema europeo de seguridad aérea 1 – gobernanza y planificación
- **Detalles del sistema europeo de seguridad aérea 2 – EASA y las Autoridades Nacionales Competentes**
- Detalles del sistema europeo de seguridad aérea 3 – herramientas del sistema
- Detalles del sistema europeo de seguridad aérea 4 – gestión de la seguridad, proporcionalidad al riesgo

# Contenido – 2ª Sesión: el sistema europeo de seguridad aérea

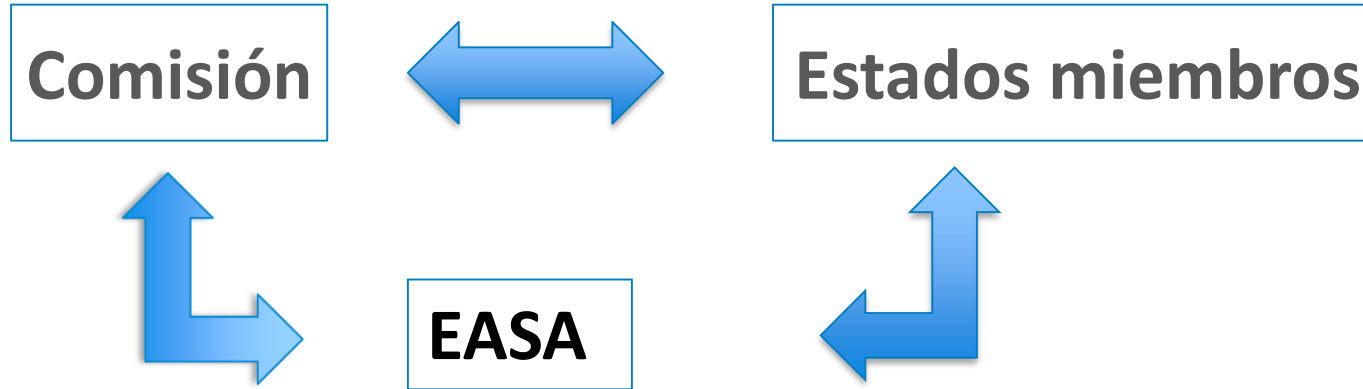


## Detalles del sistema europeo de seguridad aérea 2 – EASA y las NCA,s

- Visión del sistema
- Distribución de competencias
- Otros aspectos de la certificación, supervisión, ejecución
- Requisitos para las NCA,s
- Supervisión de los Estados miembros
- Mecanismos de apoyo (pool de inspectores, reasignación de la responsabilidad, mecanismo de asistencia a la supervisión)
- Acuerdos de colaboración EASA – NCA,s

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

→ Sistema Europeo de Seguridad Aérea (European Aviation Safety System) – visión del sistema (art. 62 Reglamento EASA)



Cooperando para garantizar el cumplimiento del Reglamento EASA y sus Reglamentos de desarrollo

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

→ Distribución de competencias:

→ EASA (1):

- Funciones y tareas del Estado de diseño, producción y matrícula relacionadas con la certificación del diseño y los datos obligatorios sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad
  - Certificación de tipo (incluyendo restringidos)
  - Aprobación de modificaciones y reparaciones y datos de idoneidad operativa
  - Aprobación equipos
  - Aprobación de condiciones de vuelo en relación con el diseño para Permit to Fly
  - Incluye declaraciones
  - Incluye UA,s

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

→ Distribución de competencias:

→ EASA (2):

- Aprobación de organizaciones de diseño (todas) de productos, componentes, equipos
- Aprobación de otras organizaciones (producción, mantenimiento, gestión de la aeronavegabilidad continuada, formación del personal certificador de mantenimiento) ubicadas fuera de los territorios de los que son responsables los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago (“los territorios”)
- Aprobación de organizaciones de formación de pilotos y tripulantes de cabina y centros de medicina aeronáutica fuera de los territorios
- Certificación de los dispositivos de simulación de vuelo de entrenamiento (FSTD) si la organización que lo opera o el dispositivo están fuera de los territorios
- Certificaciones de equipos de aeródromo relacionados con la seguridad

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

→ Distribución de competencias:

→ EASA (3):

- Certificación de ANSP paneuropeos o de fuera de los territorios pero que presten servicio en el espacio aéreo del territorio al que se aplican los Tratados
- Certificación / declaraciones de organizaciones que diseñan, producen o mantienen sistemas y componentes de navegación aérea utilizados en la prestación de servicios paneuropeos
- Declaraciones de los ANSP que certifica, sobre los sistemas y componentes que ponen en servicio
- Certificación / declaraciones de los sistemas y componentes para la n.a.
- Certificación de las organizaciones de formación de ATCO,s fuera de los territorios
- Autorizaciones / declaraciones de operadores de terceros países
- Autorizaciones de aeronaves y pilotos que no cumplen con OACI

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

→ Distribución de competencias:

✈ NCA,s (autoridades nacionales competentes)(1):

- Certificación de aeródromos situados en su Estado y de los operadores de esos aeródromos, incluyendo la supervisión de las organizaciones que presten servicios de asistencia en tierra o de dirección en la plataforma en dicho aeródromo
- Principio general: la NCA del Estado miembro donde tenga su centro de actividad principal la persona que solicita el certificado o efectúa la declaración o donde tenga su residencia o establecimiento, será responsable a menos que su desempeño eficaz exija atribuirlos a la NCA de otro Estado miembro
- Incluye todas las organizaciones (excepto diseño), licencias, FSTD,s dentro de la UE



# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

→ Distribución de competencias:

→ NCA,s (autoridades nacionales competentes)(2):

- Excepciones:

- Certificados médicos de pilotos y ATCO,s, los emiten los AME,s o AeMC,s
- Certificados de tripulantes de cabina los pueden emitir las escuelas de formación y los operadores habilitados
- Posible responsabilidad conjunta de varias NCA,s sobre un AOC de transporte aéreo comercial (caso SAS)
  - ✓ Sujeto a que esté previsto en un acuerdo celebrado antes del 1.1.1992
  - ✓ A que se garantice el desempeño eficaz de las tareas
  - ✓ A que se notifique a Comisión y EASA antes del 12.3.2019

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

→ Otros aspectos de la certificación, supervisión, ejecución:

- Supervisión de EASA y NCA,s será continua, prioridades basadas en los riesgos
- Intercambio de información Comisión – EASA – NCA,s incluyendo sobre infracciones
- En sus inspecciones en rampa (SAFA) EASA se apoyará en la NCA del EM
- EASA gestiona la base de datos SAFA
- EASA promoverá aplicación y entendimiento común de las normas
- Cualquier persona puede denunciar a EASA diferencias en la aplicación de las normas entre EM. EASA procurará resolverlas, si no lo llevará a la Comisión
- Las tareas de EASA se regulan por Reglamentos delegados, las de los EM y las que pueden realizar ambos, por Reglamentos de ejecución

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

→ Requisitos para las NCA,s (1):

- Los EM velarán por que sus NCA,s
  - Sean independientes al tomar las decisiones técnicas relativas a la certificación, la supervisión y la ejecución,
  - Ejercen sus competencias de forma imparcial y transparente,
  - Estén organizadas, dotadas de personal y gestionadas en consecuencia.
  - Dispongan de los recursos y capacidades necesarios para llevar a cabo de manera eficiente y oportuna las tareas que les asigna el reglamento
- Las NCA,s deben garantizar un nivel adecuado de cualificación de su personal que participe en las tareas de certificación, supervisión y ejecución, proporcionando en su caso una formación adecuada

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

→ Requisitos para las NCA,s (2):

- Las NCA,s (y EASA, en su caso) deberán llevar a cabo las medidas necesarias de evaluación, supervisión, inspección, sanción y prohibición:
  - recibir y evaluar las solicitudes que reciban, recibir las declaraciones que les estén destinadas y cuando proceda, expedir o renovar los certificados
  - realizar la supervisión de los titulares de certificados y de quienes efectúen declaraciones, y de los productos, componentes, equipos, sistemas y componentes de GTA/SNA, FSTD y aeródromos sujetos al Reglamento;
  - llevar a cabo las investigaciones, inspecciones, incluido en pista, auditorías y otras actividades de supervisión necesarias para detectar posibles incumplimientos
  - adoptar las medidas necesarias, incluida la modificación, limitación, suspensión o revocación de certificados, la inmovilización en tierra de aeronaves y la imposición de sanciones, al objeto de poner fin a las infracciones observadas;
  - prohibir, limitar o condicionar actividades, en interés de la seguridad;

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

## → Supervisión de los Estados miembros

- EASA lleva a cabo inspecciones y otras actividades de supervisión de los EM
- Objetivo: asegurar la aplicación uniforme del Reglamento y sus Reglamentos de desarrollo, e intercambiar buenas prácticas. Se avisan con antelación
- Se dan a EASA las facultades de requerimiento, acceso y examen
- Personal inspector: suficientemente cualificado y acreditado por escrito
- El EM afectado facilitará la actividad y asistirá a EASA para que las organizaciones inspeccionadas cooperen
- El EM puede pedir el informe en su lengua(s) oficial(es)
- EASA publica un resumen anual de resultados
- Están reguladas por un Reglamento de ejecución

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

→ Mecanismos de apoyo

- Pool de inspectores
- Reasignación de la responsabilidad
  - Petición de Estado miembro a EASA
  - Petición de Estado miembro a Estado miembro
  - Petición de organización que opera en más de un Estado miembro
- Mecanismo de asistencia a la supervisión

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

## → Mecanismos de apoyo

### → Pool de inspectores

- Voluntario
- Sobre perfiles de cualificación y experiencia definidos, inspectores designados
- EASA y las NCA,s pueden solicitar asistencia, EASA coordina la respuesta
- Actividades bajo el control de quien haya solicitado la asistencia
- Quien pida asistencia cubrirá los costes. Se pueden financiar por cobro de tasas
- Sus declaraciones e informes serán equiparables a los de los inspectores nacionales, y elemento de prueba admisible en procedimientos administrativos o judiciales
- Se regularán por Reglamentos de ejecución las normas y procedimientos para solicitar, recibir o prestar asistencia, para las autorizaciones de los inspectores y las reglas detalladas cuando presten asistencia, y para la fijación y el cobro de tasas por sus servicios

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

## → Mecanismos de apoyo

- ✈ Reasignación de la responsabilidad a petición de un Estado miembro (1)
  - Puede ser a EASA o a otro Estado miembro
  - Actividades de certificación, supervisión y ejecución
  - Se puede realizar respecto de algunas o todas las personas físicas o jurídicas, aeronaves, FSTD, equipos de aeródromos, sistemas y componentes ATM/ANS, etc, en un ámbito o en todos los ámbitos
  - Una vez aceptada, el EM de origen queda relevado de responsabilidad, EASA o la NCA del receptor pasa a ser la autoridad competente
  - Se aplica el Derecho nacional del EM receptor
  - Solo se aceptará si el receptor considera tiene los recursos necesarios y puede ejercer la responsabilidad de manera efectiva



# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

## → Mecanismos de apoyo

- Reasignación de la responsabilidad a petición de un Estado miembro (2)
  - Requiere acuerdo detallado entre transmisor y receptor, que definirá claramente:
    - Las tareas que sean objeto de reasignación
    - Disposiciones jurídicas, prácticas y administrativas para garantizar una transferencia ordenada, la continuación eficaz e ininterrumpida de las tareas y la continuación ininterrumpida de las actividades de las personas jurídicas y físicas de que se trate
    - Disposiciones relativas a la transferencia de la documentación y los registros técnicos
  - El acuerdo detallado se consulta con los afectados
  - Se publicarán en un repositorio de EASA las tareas reasignadas y la nueva autoridad competente
  - Sin perjuicio de derechos y obligaciones del Convenio de Chicago. El EM transmisor informará a OACI

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

## → Mecanismos de apoyo

- Reasignación de la responsabilidad a petición de una organización (1)
  - Solicitud de la organización a EASA y las NCA,s de los EM afectados
  - Organizaciones certificadas o que puedan serlo en un EM, pero que tengan o pretendan tener parte significativa de instalaciones o personal en otro(s) EM(s)
  - Organizaciones que formen parte de una única agrupación de empresas, certificada, o que pueda serlo, cada una en un EM diferente, para el mismo tipo de actividad aérea
  - EASA y las NCA,s deben consultarse mutuamente, contemplar el uso de los recursos de la(s) NCA(s) afectadas
  - EASA o la(s) NCA(s) pueden desestimar la solicitud, motivadamente, si consideran que puede afectar a su capacidad de desempeñar tareas de ese tipo o a su funcionamiento eficaz. Plazo máximo 180 días, copia a la otra parte

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

## → Mecanismos de apoyo

- Reasignación de la responsabilidad a petición de una organización (2)
  - Si va adelante, acuerdo detallado entre la(s) NCA(s) y EASA, como en el caso anterior, que se consulta con la organización solicitante
  - EASA pasa a ser la autoridad competente y el/los EM transmisor(es) queda(n) relevado(s) de responsabilidad
  - Se publicarán en un repositorio de EASA las tareas reasignadas y la nueva autoridad competente
  - Sin perjuicio de derechos y obligaciones del Convenio de Chicago. El/los EM transmisor(es) informará(n) a OACI
  - Revocable a petición de la(s) organización(es) solicitante(s)

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

## → Mecanismos de apoyo

### → Mecanismo de asistencia a la supervisión (1)

- Incapacidad grave y persistente de un EM miembro para realizar de manera eficaz algunas o todas sus tareas de certificación, supervisión y ejecución (detectada en inspecciones de EASA)
- La Comisión ha solicitado al EM que solucione las deficiencias identificadas
- El EM no ha solucionado las deficiencias de manera satisfactoria y la situación resultante pone en peligro la seguridad de la aviación civil
- La Comisión pide al EM y EASA que establezcan un programa de asistencia técnica temporal, que incluirá un calendario, la planificación y el ejercicio de las tareas de certificación, supervisión y ejecución, donde haya deficiencias, la formación y las cualificaciones de los inspectores y el personal pertinentes y la organización del trabajo de la NCA del EM

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

## → Mecanismos de apoyo

### → Mecanismo de asistencia a la supervisión (2)

- El EM será responsable de la aplicación del programa
- El EM seguirá siendo responsable de las tareas de certificación, supervisión y ejecución. EASA soportará sus propios costes
- El EM deberá recurrir al pool de inspectores, organismos cualificados y a las posibilidades de formación ofrecidas por EASA
- EASA informará a la comisión y resto de EM de los avances
- Si el EM no es capaz de aplicar el programa de asistencia técnica tal como se planeó, reasignará sus responsabilidades a EASA u otro EM, con el alcance necesario para corregir las deficiencias, o tomará otras medidas para subsanarlas
- Todo ello sin perjuicio de la aplicación de otras medidas, como suspensión del reconocimiento mutuo o inclusión en el Reglamento de listas de seguridad

# El sistema europeo – EASA y las NCA,s

- Acuerdos de colaboración EASA – NCA,s (Partnership Agreements)
  - No afecta a la división de competencias / responsabilidades
  - Cubre la asignación y realización de tareas de certificación y supervisión que corresponden a EASA por la NCA y el reembolso por EASA de los costes incurridos, y podría incluir la viceversa
  - Puede incluir:
    - La contribución de la NCA a otras tareas de EASA (p.ej.: cooperación internacional)
    - La contribución al pool de inspectores
    - La acreditación común de organismos cualificados
    - Las contribuciones de la NCA al repositorio central de información de EASA
    - El uso de una plataforma común de información para compartir datos
    - La formación del personal de la NCA



## EU-Latin America and Caribbean Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)

*Enhancing the aviation partnership between the EU and  
Latin America and the Caribbean*

# Muchas gracias

[www.eu-lac-app.org](http://www.eu-lac-app.org)

*This project is funded by the European Union and  
implemented by the European Aviation Safety Agency*

[easa.europa.eu/connect](http://easa.europa.eu/connect)



## Your safety is our mission.

An Agency of the European Union 