



**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

15 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
3 – herramientas del sistema

- Repositorio de información
- Repositorio central europeo de sucesos
- Disposiciones de salvaguardia y flexibilidad
- Cláusulas de opt – in y opt – out

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Repositorio de información (art. 74 Reglamento EASA):

- Para poder desarrollar adecuadamente sus tareas, EASA y las NCA,s necesitan tener acceso a una serie de informaciones
- El Reglamento EASA asigna a la Agencia la tarea de crear un repositorio que contenga esas informaciones, con acceso seguro vía Web
- El repositorio debe incluir la siguiente información:
 - Certificados expedidos y declaraciones recibidas por EASA y las NCA,s y organismos cualificados en su nombre
 - Acreditaciones de EASA y NCA,s a organismos cualificados, incluyendo alcance y facultades
 - Las medidas de “opt-in” para aeronaves que lleven a cabo actividades o servicios estatales

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Repositorio de información (art. 74 Reglamento EASA):

→ El repositorio debe incluir la siguiente información (2):

- Decisiones de los EM sobre eximir a aeródromos de bajo tráfico
- Decisiones de los EM sobre eximir a aeronaves ligeras (aviones ≤ 600 Kg y < 45 KCAS velocidad de pérdida, helicópteros y planeadores ≤ 600 Kg)
- Decisiones de los EM sobre aceptación de proveedores FIS en régimen declarativo
- Reasignaciones de tareas por EM a EASA u otro EM, incluyendo los detalles de las tareas
- Decisiones de la Comisión sobre suspensión o limitación del reconocimiento mutuo de certificados, así como su levantamiento
- Notificaciones de las NCA,s sobre planes individuales de especificaciones FTL y los dictámenes de EASA sobre ellas

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Repositorio de información (art. 74 Reglamento EASA):

→ El repositorio debe incluir la siguiente información (3):

- Notificaciones de los EM sobre la aplicación de las medidas de salvaguardia y flexibilidad y las decisiones de la comisión al respecto
- Solicitudes de los EM relativas a otros medios de cumplimiento de los requisitos esenciales y las recomendaciones correspondientes de EASA
- Notificaciones de EASA sobre la aplicación de las medidas de salvaguardia y las decisiones de la comisión al respecto
- La información de las NCA,s sobre las actividades de aeronaves no TAC
- La información relativa a las diferencias con los Anexos de OACI y otra información común relevante para la supervisión por OACI del cumplimiento con el Convenio
- Las decisiones de los EM y la Comisión en el “caso SAS”, y las tareas que se realicen conjuntamente

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Repositorio de información (art. 74 Reglamento EASA):

→ El repositorio debe incluir la siguiente información (4):

- Las exenciones a ANSP de terceros Estados que presten servicio en zonas reducidas del espacio aéreo, y las decisiones de la Comisión
- Las medidas de EASA sobre información de riesgos en zonas de conflicto
- Otra información que pueda ser necesaria para garantizar la cooperación eficaz entre EASA y las NCA,s respecto a las tareas de certificación, supervisión y ejecución
- Intercambio de información entre las NCA,s, AME,s y AeMC,s sobre la aptitud médica de los pilotos, con las debidas cautelas en cuanto al tratamiento de los datos personales, conforme a la normativa vigente. Algunos derechos se pueden restringir para salvaguardar la seguridad aérea. Restringido al personal responsable

→ Acceso Web seguro para la Comisión, EASA, las NCA,s y las CASIA,s de los EM

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Repositorio de información (art. 74 Reglamento EASA):

- Excepto los datos médicos y personales, la Comisión o EASA, pueden difundir información a partes interesadas o al público
- La información siguiente ha de ser pública:
 - Certificados expedidos y declaraciones recibidas en el caso de opt-in para ULM
 - Decisiones de la Comisión o los EM sobre “opt-in” para aeronaves que lleven a cabo actividades o servicios estatales o exenciones a aeródromos de bajo tráfico
 - Notificaciones de los EM sobre exenciones a aeronaves ligeras
- Regulado por Reglamento de ejecución:
 - disposiciones para la difusión y publicación de determinada información,
 - protección de la información frente a accesos no autorizados, restricción del acceso a la información y protección de los datos personales
 - periodo máximo de conservación de los datos personales

El sistema europeo/herramientas del sistema

- Repositorio central europeo de sucesos (art. 8 Reglamento 376/2014)
 - Creado por el Reglamento de notificación de sucesos
 - Gestionado por la Comisión, que puede solicitar la asistencia de EASA (art. 72.3 del Reglamento EASA)
 - Los EM y EASA han de transferir al ECR toda la información de sus bases de datos de sucesos en 30 días como máximo
 - También la información sobre accidentes e incidentes graves
 - La información factual preliminar mientras esté en curso la investigación
 - El informe final, y un resumen en inglés, si existe, cuando concluya
 - Si un EM o EASA detecta un problema de seguridad al recoger, introducir o analizar los datos, lo comunicará al resto de EM y/o EASA si lo considera de interés o posiblemente requiera la adopción de medidas de seguridad

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Repositorio central europeo de sucesos - acceso (1)

- Cualquier entidad encargada de regular la seguridad de la aviación civil o cualquier CASIA de la UE tendrá pleno acceso seguro en línea
- Partes interesadas que pueden tener acceso por una decisión de carácter general o individual (y se les puede facilitar la información periódicamente):
 - Diseñadores y fabricantes de aeronaves y sus elementos, de sistemas y componentes ATM / ANS, de sistemas y equipos de seguridad de aeródromos
 - Empresas de mantenimiento de aeronaves y sus componentes, de sistemas y equipos de n.a., o de seguridad de aeródromos
 - Operadores de aeronaves o ADR, ANSP,s, prestadores de servicios en ADR, ATO,s
 - NAA,s y CASIA,s, de 3os países, organizaciones internacionales de aviación
 - Organismos de investigación que realicen trabajos sobre seguridad aérea

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Repositorio central europeo de sucesos – acceso (2)

- Partes interesadas que pueden tener acceso por una decisión de carácter individual:
 - Pilotos (a título personal)
 - Controladores aéreos (a título personal) y otros profesionales de ATM/ANS que realicen tareas relacionadas con la seguridad
 - Ingenieros/técnicos/profesionales de la electrónica aplicable a la seguridad aérea/gestores de la aviación (o de aeródromos) (a título personal)
 - Organismos profesionales representativos del personal que desempeña las tareas relacionadas con la seguridad
- El acceso se solicita al punto de contacto del EM en el que estén establecidos, si son de fuera de la UE a la COM, que informará a la NCA del EM

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Repositorio central europeo de sucesos – acceso (3)

- No se revelará a las partes interesadas información sobre investigaciones de seguridad en curso
- No se dará a las partes interesadas acceso directo al ECR
- Las solicitudes de información contendrán los datos del solicitante, la información solicitada, el motivo de la solicitud y el fin para el que vaya a usarse
- El punto de contacto no está obligado a facilitar la información, solo lo hará si considera que es compatible con el Reglamento, y si lo hace, determinará la cantidad y el nivel de la información

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Repositorio central europeo de sucesos – acceso (4)

- La parte interesada se compromete a restringir el uso de la información al fin solicitado
- La información que se facilite lo será para exclusivamente para el objetivo de seguridad aérea, y no para otros fines, comerciales o de atribución de culpas
- El solicitante no podrá comunicar a nadie la información obtenida sin el previo consentimiento escrito del punto de contacto
- En caso de incumplimiento, se podrá denegar al solicitante el acceso a más información del ECR y, en su caso, se le podrán imponer sanciones
- La información no relacionada con el equipo, operaciones o ámbito de actividad de la parte interesada se dará solo agregada o anonimizada

El sistema europeo/herramientas del sistema

- Repositorio central europeo de sucesos – acceso (5)
 - A los solicitantes individuales u organizaciones representativas solo se les dará información relacionada con su equipo, operaciones o ámbito de actividad propios
 - La parte interesada solo utilizará la información para los fines de la solicitud, que deberán ser compatibles con el objetivo de mejora de la seguridad
 - La parte interesada no revelará la información recibida sin el consentimiento escrito del punto de contacto y adoptará las medidas necesarias para garantizar la debida confidencialidad de la misma
 - La decisión de divulgar información de conformidad con el presente artículo se limitará a lo estrictamente necesario para los fines de su usuario

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Repositorio central europeo de sucesos – análisis (1)

- Toda organización establecida en un EM tendrá un procedimiento para analizar los sucesos recogidos a fin de determinar los riesgos para la seguridad asociados a los sucesos o grupos de sucesos observados
- En función de ese análisis, determinará las medidas correctoras o preventivas adecuadas, en su caso, para la mejora de la seguridad aérea
 - aplicará dichas medidas a su debido tiempo, y
 - establecerá un proceso de seguimiento de la aplicación y de la eficacia de las medidas
- Si determina deficiencias de seguridad aérea reales o potenciales transmitirá a su NCA en 30 días desde la fecha de notificación los primeros resultados del análisis y cualquier medida que se haya adoptado

El sistema europeo/herramientas del sistema

- Repositorio central europeo de sucesos – análisis (2)
 - Lo mismo harán los EM y EASA respecto de los sucesos que les notifiquen directamente
 - La información sobre el análisis y el seguimiento se almacenará en el ECR
 - La información se utilizará por los EM para ayudar a determinar las eventuales medidas correctoras a tomar en el marco del SSP
 - Para informar a la opinión pública del nivel de seguridad de la aviación civil, los EM publicarán una vez al año un informe sobre la seguridad que
 - contendrá información agregada y anonimizada sobre los tipos de sucesos y la información sobre la seguridad recogidos por sus sistemas de notificación
 - indicará las tendencias y las medidas que hayan adoptado.

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Repositorio central europeo de sucesos – análisis (3)

- La Comisión, EASA y las NCA,s colaborarán en el intercambio y análisis de la información del ECR a través de una red de analistas (NoA)
- La NoA contribuirá a mejorar la seguridad mediante análisis en apoyo del Programa Europeo y del Plan Europeo de Seguridad Aérea.
- EASA incluirá información sobre el resultado de esos análisis en el informe anual sobre seguridad
- La Comisión, EASA y las NCA,s
 - garantizarán la confidencialidad de la información y protegerán las fuentes
 - limitarán su uso a lo estrictamente necesario para cumplir sus obligaciones (para la gestión del riesgo y el análisis de las tendencias en materia de seguridad), sin determinar la culpa o responsabilidad

El sistema europeo/herramientas del sistema

- Disposiciones de salvaguardia y flexibilidad (art. 70 y 71 del Reglamento EASA)
 - Un EM puede responder inmediatamente a un problema relacionado con la seguridad de la aviación civil si:
 - Supone un riesgo grave para la seguridad de la aviación y es necesario que actúe inmediatamente;
 - El Estado miembro no puede hacer frente al problema adecuadamente conforme al Reglamento
 - La medida adoptada es proporcionada a la gravedad del problema
 - Debe notificar inmediatamente a la Comisión, EASA y EM las medidas, su duración y las razones, a través del repositorio

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Disposiciones de salvaguardia y flexibilidad (2)

→ EASA evaluará:

- Si se cumplen las condiciones para adoptar la medida (si no se cumplen, efectuará recomendación a la Comisión en ese sentido)
- Si puede resolver el problema adoptando sus propias medidas; caso afirmativo, las adoptará e informará a los EM
- Si no puede, recomendará a la Comisión que cambie los Reglamentos de ejecución o delegados de forma que se resuelva el problema

→ La Comisión evaluará:

- Si se han cumplido las condiciones. Si considera que no, publicará un acto de ejecución en el DOUE, tras cuya notificación el EM derogará la medida

→ Todos los pasos se registran en el repositorio del art. 74

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Disposiciones de salvaguardia y flexibilidad (3)

→ Los EM pueden conceder exenciones de los requisitos aplicables (que no sean los esenciales) a las personas físicas o jurídicas sujetas al Reglamento, en caso de circunstancias urgentes imprevistas o necesidades operativas urgentes, si se dan las siguientes condiciones:

- no es posible hacerles frente de forma adecuada cumpliendo los requisitos aplicables
- la seguridad, protección medioambiental y cumplimiento de los requisitos esenciales están garantizados, en caso necesario aplicando medidas de mitigación
- el EM ha mitigado cualquier distorsión de las condiciones del mercado por la concesión de la exención en la medida de lo posible
- el alcance y la duración de la exención están limitados a lo que resulta estrictamente necesario y esta se aplica sin discriminación

El sistema europeo/herramientas del sistema

- Disposiciones de salvaguardia y flexibilidad (4)
 - El EM informará inmediatamente a la Comisión, EASA y los EM de la exención, su duración, la razón y, en su caso, las medidas de mitigación aplicadas
 - Si excede de 8 meses, o es repetitiva y la duración total excede de 8 meses, EASA evaluará si se cumplen las condiciones y emitirá una recomendación a la Comisión en el plazo de 3 meses
 - La Comisión evaluará el cumplimiento de las condiciones. Si considera que no, adoptará en el plazo de 3 meses un acto de ejecución, que se publicará en el DOUE, tras cuya notificación el EM revocará la exención

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Disposiciones de salvaguardia y flexibilidad (5)

- Si un EM considera que el cumplimiento de los requisitos esenciales de los anexos puede demostrarse por medios diferentes de los establecidos en los Reglamentos con ventajas significativas para la seguridad o de eficiencia para los interesados o las autoridades, podrá presentar a la Comisión y a EASA una solicitud motivada de modificación del Reglamento en cuestión para permitir el uso de esos otros medios

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Cláusulas de opt – in y opt – out (1)

- Opt – in: se permite a los EM aplicar el Reglamento en casos fuera de la aplicabilidad
- Opt – out: se permite a los EM no aplicar el Reglamento en casos en los que es aplicable
- Opt –in aeronaves Anexo I (no les es de aplicación el Reglamento):
 - Aviones ULM
 - Autogiros de ≤ 600 Kg MTOM
 - Réplicas de aeronaves históricas o que hayan estado al servicio de fuerzas militares
 - globos y dirigibles, de 1 o 2 ocupantes y volumen máximo de aire caliente, $\leq 1\ 200$ m³, y para otros gases ≤ 400 m³
 - Otras aeronaves, de masa máxima en vacío ≤ 70 Kg (incluido combustible)

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Cláusulas de opt – in y opt – out (2)

→ Opt –in aeronaves Anexo I – (2) condiciones (art. 2.4):

- La organización responsable del diseño de tipo ha solicitado certificado de tipo o hecho declaración a EASA respecto de ese tipo de aeronave
- Ese tipo de aeronave esté previsto para la producción en serie, y
- El diseño de ese tipo de aeronave no ha sido aprobado anteriormente conforme a la legislación nacional de un Estado miembro
- El Reglamento, y sus Reglamentos de desarrollo se aplicarán a partir de la fecha de expedición del certificado de tipo o de la fecha de la declaración. Las disposiciones relativas a la evaluación de la solicitud del certificado de tipo y a la expedición del certificado de tipo por la Agencia, se aplicarán a partir de la fecha de recepción de la solicitud

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Cláusulas de opt – in y opt – out (3)

- Opt –in aeronaves que lleven a cabo actividades y servicios estatales; el Reglamento no les es aplicable (art. 2.3.a)
 - Un EM puede decidir aplicar cualquiera de los requisitos, o cualquier combinación de ellos, de las secciones I (aeronavegabilidad), II (personal de vuelo), III (operaciones) o VII (UA,s) del capítulo III (requisitos sustantivos) a algunas o todas de las actividades o servicios militares, de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, control fronterizo, vigilancia costera o similares, así como al personal y a las organizaciones que participen en dichas actividades
 - La condición (art. 3.6) es que considere que, a la vista de las características de las actividades, el personal y las organizaciones en cuestión y de la finalidad y el contenido de las disposiciones de que se trate, dichas disposiciones pueden aplicarse efectivamente

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Cláusulas de opt – in y opt – out (4)

→ Opt –out aeródromos de bajo tráfico (art. 3.7)

- ≤ 10.000 pasajeros TAC al año
- ≤ 850 movimientos de carga
- Condición: que no se ponga en peligro el cumplimiento de los requisitos esenciales
- Decisión del EM, a partir de cuya fecha el diseño, mantenimiento y explotación del aeródromo, sus equipos relacionados con la seguridad y los servicios de asistencia en tierra y de dirección en la plataforma dejarán de estar regulados por los Reglamentos UE
- Se notifica a Comisión y EASA, que verifican si se cumplen las condiciones. Caso contrario, acto de ejecución para revocar la exención
- El EM revisa anualmente el tráfico. Cuando se excedan las condiciones 3 años consecutivos, se revocará la exención

El sistema europeo/herramientas del sistema

→ Cláusulas de opt – in y opt – out (5)

→ Opt –out aeronaves deportivas ligeras para las actividades de diseño, producción, mantenimiento y explotación de:

- Aviones ≤ 2 asientos, velocidad de pérdida ≤ 45 KCAS, MTOM ≤ 600 Kg (terrestres) o 650 Kg (hidros)
- Helicópteros ≤ 2 asientos, MTOM ≤ 600 Kg (terrestres) o 650 Kg (acuáticos)
- Planeadores y planeadores motorizados, ≤ 2 asientos, MTOM ≤ 600 Kg
- No certificados (o declarados) previamente conforme al Reglamento EASA
- No impide que el diseñador / fabricante pida volver a los Reglamentos europeos
- Podrán operar en los EM que los acepten
- Se indicará en su certificado que se expidió conforme a normativa nacional, otros EM solo podrán aceptarlos si han aplicado la misma decisión de opt-out
- La decisión será revocable, y se aplicará también a las organizaciones y personas que participen en las actividades a las que se aplique dicha decisión



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

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

easa.europa.eu/connect



Your safety is our mission.

An Agency of the European Union 