



**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

1ª Sesión: la experiencia europea de un marco reglamentario regional

Proyecto EU-LAC APP

13 de JULIO de 2020

Videoconferencia

Your safety is our mission.

Contenido – 1ª Sesión: la experiencia europea de un marco reglamentario regional



- Primeros pasos, de las JAR a las JAA
- Etapas iniciales de la intervención de la Unión Europea
- La creación de EASA
- Ampliación del ámbito de actuación de EASA
- **El sistema europeo de seguridad aérea**

Contenido – 1ª Sesión: la experiencia europea de un marco reglamentario regional

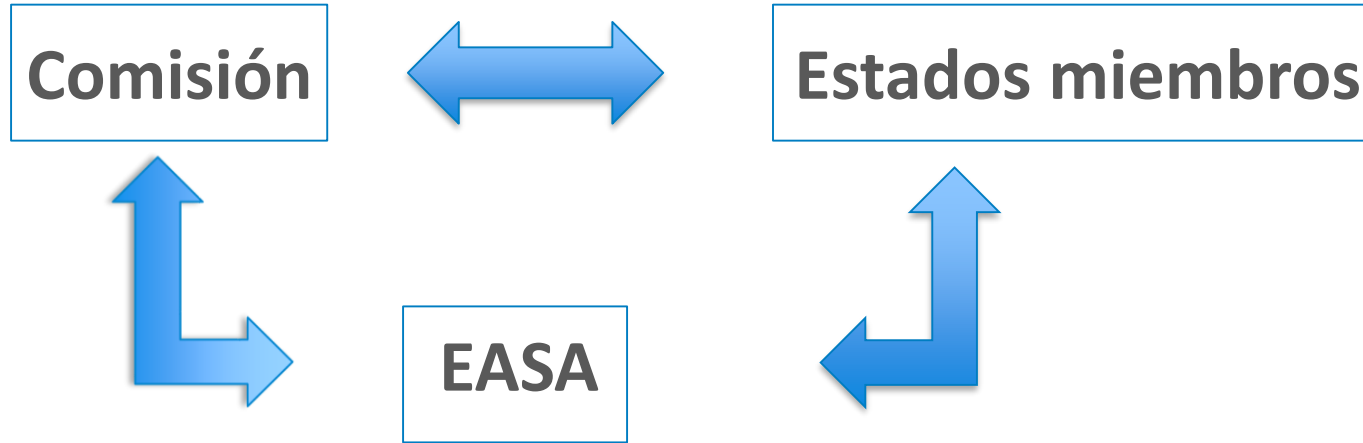


El sistema europeo de seguridad aérea

- Visión del sistema
- Reglamento 2018/1139, Nuevo Reglamento Base (NRB)
- Adopción e implementación del NRB
- Principios básicos del NRB
- Objetivos del NRB
- Novedades del NRB

Experiencia europea – sistema europeo EASS

→ Sistema Europeo de Seguridad Aérea (European Aviation Safety System) – visión del sistema



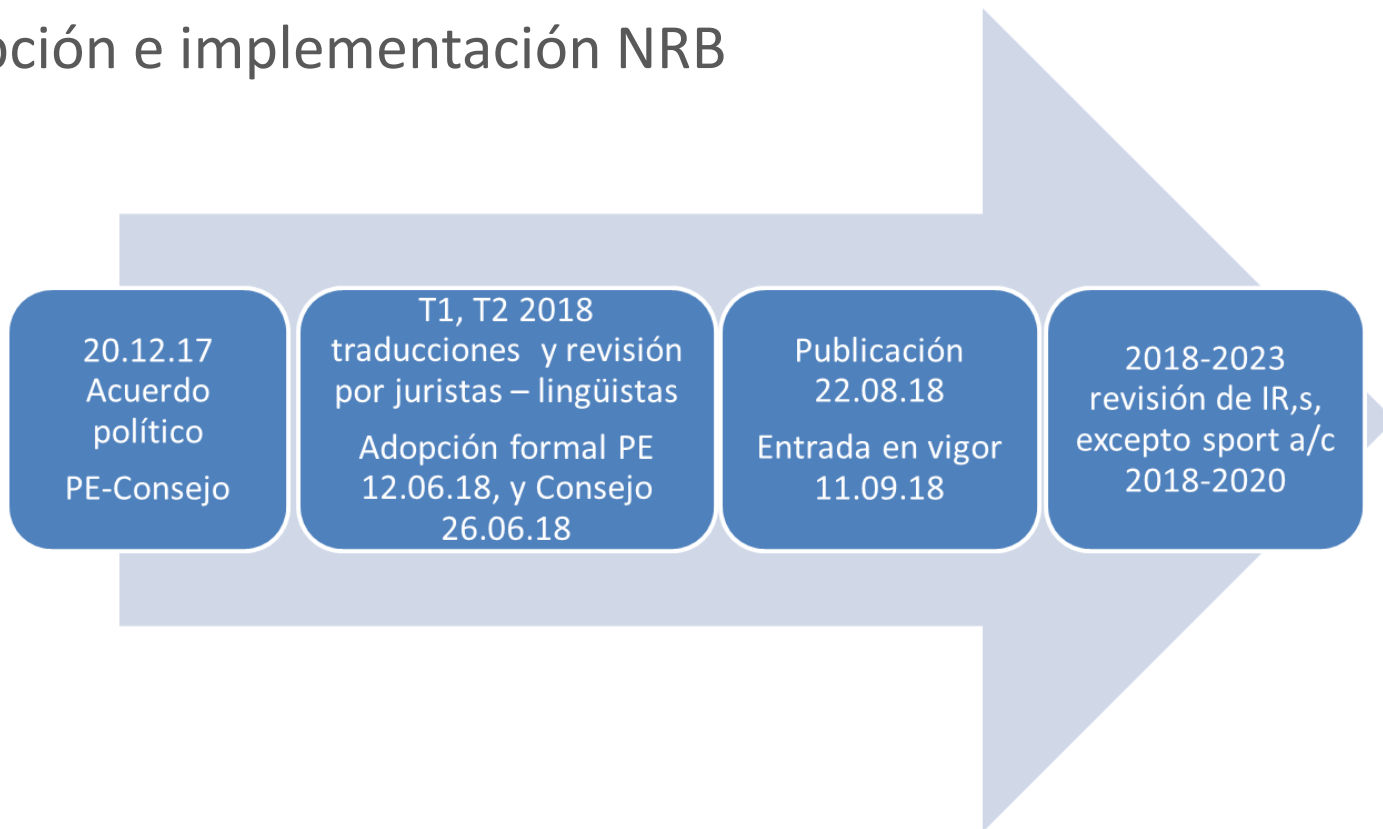
Trabajando en colaboración con arreglo a las normas y procedimientos establecidos

Experiencia europea – sistema europeo EASS

- Reglamento (UE) 2018/1139 (Nuevo Reglamento Base, NRB)
- ¿Por qué un Nuevo Reglamento Base?
 - Para prepararse para los retos futuros y continuar garantizando a los ciudadanos de la UE una aviación segura y sostenible para el medio ambiente
- Alineado con las prioridades de la Comisión:
 - Promover empleo y crecimiento;
 - Profundizar en un Mercado Único más justo y con una fuerte base industrial;
 - Fortalecer el papel de la UE como actor global;
- Parte de la Estrategia de Aviación para Europa de la Comisión de 2015

Experiencia europea – sistema europeo EASS

→ Adopción e implementación NRB



Experiencia europea – sistema europeo EASS

→ Principios básicos:

- Medidas basadas en datos
- Considerar las interdependencias entre los diferentes ámbitos, incluyendo la ciber-seguridad (“total aviation system”, visión holística)
- Reglamentos basados en el desempeño en la medida de lo posible (definir el qué, no el cómo)
- Cooperación y uso eficiente de recursos a nivel de la UE y los EM
- Usar la promoción de la seguridad cuando sea posible
- Proporcionalidad a la naturaleza y riesgo de cada actividad particular, incluyendo una gradación detallada de los riesgos

Experiencia europea – sistema europeo EASS

→ Objetivos

- Optimizar el uso de nuestros limitados recursos;
- Sistema flexible y basado en la performance;
- Integración de las aeronaves no tripuladas;
- Eliminar lagunas y mejorar la coherencia;
- Mejor gobernanza para EASA;

Experiencia europea – sistema europeo EASS

- Novedades: optimizar el uso de nuestros limitados recursos;
 - Pool de inspectores de la aviación europea (art. 63)
 - Nuevo marco para la transferencia de responsabilidades (art. 64, 65, 134)
 - Mecanismo de apoyo a la supervisión (art. 66)
 - Entidades cualificadas: facultades adicionales (art. 69)
 - Repositorio de información (incluye aero-médica) (art. 74) y Big Data (art. 72.2)
 - Marco actualizado para trabajar a nivel internacional, incluyendo notificación de diferencias a OACI y red de expertos que participan en grupos de OACI (art. 90)

Experiencia europea – sistema europeo EASS

- Novedades: sistema flexible y basado en la performance;
 - Refuerzo de los elementos basados en el riesgo y la performance (art. 4)
 - Flexibilidad adicional para la Aviación General (ej.: uso de declaraciones) (Capítulo III, múltiples artículos)
 - Plan de acción de seguridad para Europa y Planes de acción nacionales (Capítulo II)
 - Opt-in para fabricantes de aeronaves Anexo I(*) (art. 2.4)
 - Opt-in para ‘aeronaves de Estado’ (art. 2.6)
 - Opt-out para aeronaves deportivas ligeras (art. 2.8)

(*) antes Anexo II

Experiencia europea – sistema europeo EASS

- Novedades: integración de las aeronaves no tripuladas (art. 55-58 y art. 137-138)
 - Eliminación del umbral de 150 kg del Anexo I (todos los UA dentro del ámbito de aplicación);
 - Marco normativo centrado en la operación;
 - Uso de la legislación de armonización del mercado para los productos de consumo masivo;
 - Requisitos de registro;
 - Protección y uso eficiente del espectro radioeléctrico;
 - Cambios a los reglamentos de investigación de accidentes y notificación de sucesos;

Experiencia europea – sistema europeo EASS

- Novedades: eliminar lagunas y mejorar la coherencia
 - Interdependencias con otros ámbitos, como security y legislación medioambiental (art. 87.2, ej.: REACH);
 - Requisitos esenciales y marco de cooperación para ciber-seguridad (art. 88);
 - Requisitos proporcionados de seguridad para handling (art. 33);
 - Requisitos de protección medioambiental de la UE en lo no cubierto por el Anexo 16 de OACI (Art. 9);

Experiencia europea – sistema europeo EASS

→ Novedades: mejor gobernanza para EASA

- Alineación con la 'orientación común' para las agencias descentralizadas de la UE;
- Nuevas forma de ingresos para EASA (subvenciones) (art. 120.1);
- Optimizar el uso de los recursos de EASA:
 - Promoviendo el uso de las capacidades de EASA por la Comisión (security, medioambiente, investigación, implementación SES);
 - Recursos para certificación conforme a la demanda (más flexibilidad para ajustar el personal financiado por tasas a la carga de trabajo) (art. 120.5 y 10);

Experiencia europea – sistema europeo EASS

- Novedades para las ANC (Autoridades Nacionales Competentes)
 - Definición de tareas y delimitación de competencias de EASA y NCA,s más clara y precisa (art. 62)
 - Responsabilidad conjunta de NCA,s para operadores (“caso SAS” exclusivamente, art. 62.5)
 - Normas de aplicación para especificar las condiciones para la cualificación del personal de EASA y las NCA,s (art. 62.2.f)
 - Requisito de ser independientes cuando tomen decisiones técnicas y tener los recursos y capacidades necesarios para realizar las tareas asignadas de manera eficiente y oportuna (art. 62 apartado 3)
 - Introduce el principio de “risk based oversight”

Experiencia europea – sistema europeo EASS

- Novedades para las ANC (Autoridades Nacionales Competentes)
 - Introducción de medidas de salvaguarda (para actividades realizadas bajo declaración, sin certificado que limitar, suspender o revocar) (art. 62.2.e)
 - Los ciudadanos podrán denunciar diferencias en la aplicación de las normas entre EM (art. 62, apdo. 11)
 - Reconocimiento de certificados de 3os países conforme las disposiciones de Reglamentos de desarrollo (sin acuerdo bilateral, BASA)
 - Plazo 8 meses disposiciones de salvaguarda (art. 70) y flexibilidad, todas se notifican (art. 71). Las excepciones (“derogaciones”) (art. 14.6 del 216) no serán ya posibles, solo se podrán proponer cambios a las normas

Experiencia europea – sistema europeo EASS

→ Novedades para EASA

- Coordinará la recogida, intercambio y análisis de datos a nivel de la UE, gestionará el ECR de sucesos (art. 72)
- Analizará los temas urgentes o importantes a petición de la COM. Protegerá las fuentes de información (art. 72.4, 73)
- Repositorio central de información en la Web de EASA (art. 74)
- Contribuirá al establecimiento de indicadores de desempeño a petición de la COM (art. 75.2.h)
- Podrá realizar inspecciones en rampa (art. 62.2.c y 62.7)
- Se contempla declaración para TCO (no TAC art. 60.2)
- Podrá otorgar exenciones a sus “clientes” como las NCA

Experiencia europea – sistema europeo EASS

→ Novedades para EASA

- Considerará las interdependencias entre seguridad y factores socioeconómicos en la elaboración de normas (art. 89)
- Participará en la gestión de crisis de aviación (art. 91)
- Promoverá y proveerá formación (art. 92)
- Contribuirá al Cielo Único (inspecciones, cooperación PRB y SESAR) (art. 93)
- Cooperación internacional (art. 90)
 - EASA podrá actuar como RSOO en OACI
 - Los EM deben usar la información de EASA al notificar diferencias a OACI
 - EASA y los EM establecerán una “red de expertos” involucrados en OACI
 - Podrá gestionar proyectos de cooperación técnica ad-hoc con 3os países



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 