



**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



Primeros pasos, de las JAR a las JAA

- 1970,s: Códigos de aeronavegabilidad
- 1987 JAR, s en (casi) todos los ámbitos técnicos
- Acuerdos de Chipre de 1990, JAA. Certificación conjunta, estandarización
- Problemática: estatus legal, necesidad de trasposición, variantes nacionales, etc.

Experiencia europea – primeros pasos

- 1970's: JARs = Joint Airworthiness Requirements (Requisitos Conjuntos de Aeronavegabilidad)
 - Códigos de certificación comunes para aviones grandes y motores
 - Satisfacer las necesidades de la industria fabricante europea transnacional (Airbus)
 - Código único para certificar, frente a los múltiples códigos de los países Airbus (BCAR, AIR 2025, FAR -25)
 - JAR-25 (aviones grandes), basado en FAR-25, con diferencias
 - JAR-E (motores), basado en BCAR-E
 - Posteriormente JAR-23, 27, 29, P, VLA, 35, 36

Experiencia europea – primeros pasos

- 1987: JARs = Joint Aviation Requirements (Requisitos Conjuntos de Aviación) en (casi) todos los ámbitos técnicos
 - Cubren certificación (JAR-21), mantenimiento (JAR-145 organizaciones, JAR-66, licencias), operaciones (JAR OPS-1, TAC, OPS-2, AG, OPS-3, helicópteros), licencias al personal de vuelo (FCL-1, pilotos de avión, FCL-2, de helicóptero, FCL-3, requisitos médicos)
 - No cubren aeródromos (GASR) ni navegación aérea (ATM/ANS)
 - Basados en normas existentes: JAR-21 en FAR Parte 21, JAR-145 en FAR Parte 145, JAR-OPS en Anexo 6 de OACI, JAR-FCL en Anexo 1 de OACI

Experiencia europea – primeros pasos

→ Soporte formal:

- Secretaría JAR: 2 personas + procedimiento interno
- Acuerdos JAR (1979): colaborar en el desarrollo de las JAR y adoptarlas
- MoU de 1987: Future Airworthiness Procedures (certificación conjunta)
- Acuerdos de Chipre de 11.09.1990 (Acuerdos JAA)
 - Crean las JAA (Joint Aviation Authorities, Autoridades de Aviación Reunidas)
 - Organismo asociado a CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil)
 - Desarrollo, adopción y publicación de las JAR
 - Adopción de las JAR como código único por cada autoridad nacional
 - Proceso técnico único de certificación
 - Inspecciones de estandarización
 - JAA Central, personal comisionado por las autoridades nacionales

Experiencia europea – primeros pasos

→ Problemática:

- Estatus legal: acuerdo entre autoridades aeronáuticas, basado en asumir compromisos; no tratado / convenio internacional, no obligaciones legales
- Necesidad de trasponer las JAR al ordenamiento jurídico de cada país
- Posibilidad de introducir variantes nacionales en ese proceso
- Distintos ritmos de trasposición en los países, pérdida de la armonización
- Uso de instrumentos de trasposición de validez legal cuestionable (p.ej.: Circular del Director General)
- Todo ello afecta a las inspecciones de estandarización y a la base del sistema
- Deterioro progresivo del sistema
- Necesidad de buscar alternativas viables



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 