



**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 sobre el Programa Estatal de Seguridad Operacional SSP

Componente 1 SSP. Política, objetivos y recursos estatales

Proyecto EU-LAC APP

Lima, 3-7 febrero 2020

Oficina Regional de OACI

Your safety is our mission.

An Agency of the European Union 

Contenido



- Marco de OACI para la política, objetivos y recursos estatales
- Marco europeo
- Situación en España:
 - Marco legislativo
 - Responsabilidades
 - Autoridades implicadas
 - Cultura de seguridad

Marco OACI

- Componente 1 del SSP: Política, objetivos y recursos estatales de seguridad operacional
- Define la forma en la que el Estado gestionará la seguridad operacional en todo su sistema aeronáutico.



Marco OACI: componente 1 del SSP

Componente 1 del SSP Política, objetivos y recursos estatales en materia de seguridad operacional

CE-1 Legislación aeronáutica básica

CE-2 Reglamentos de explotación específicos

CE-3 Sistemas y funciones estatales

CE-4 Personal técnico cualificado

CE-5 Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica

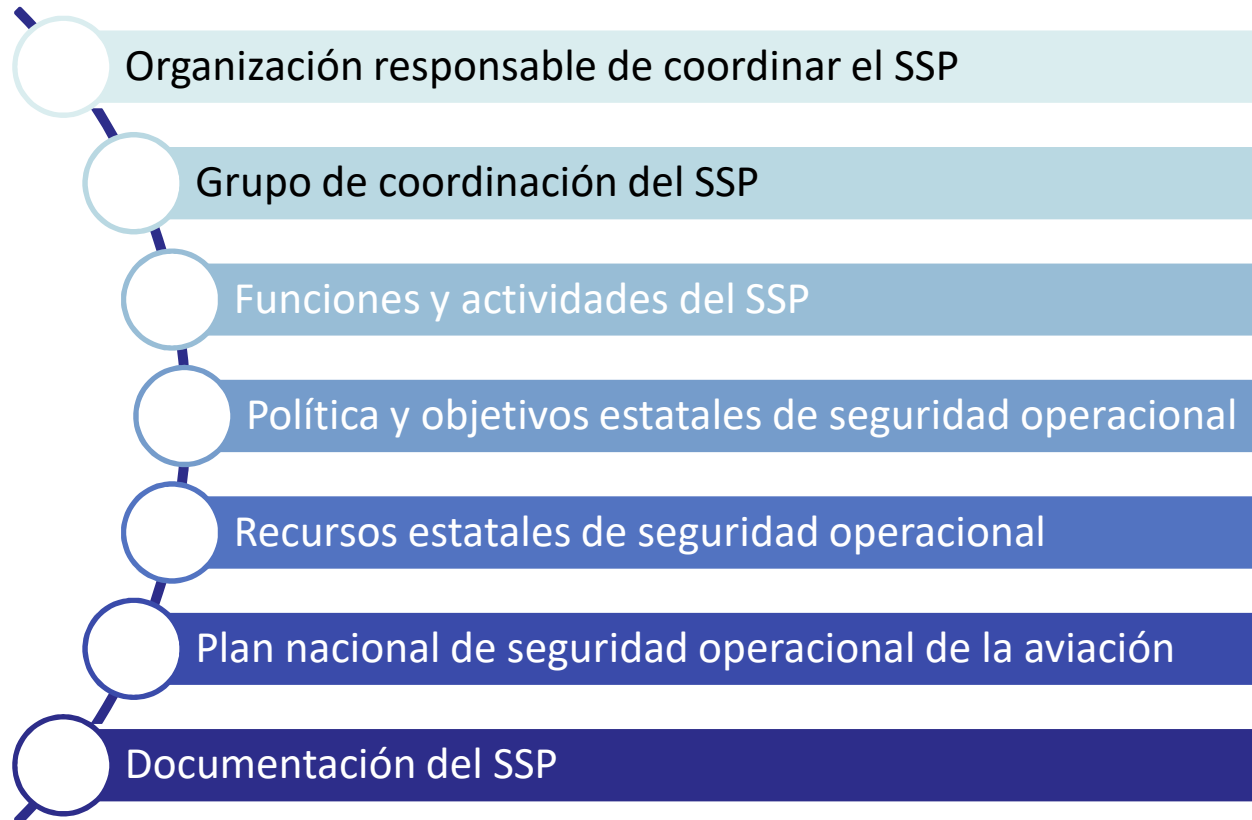
Legislación aeronáutica básica

- El Estado debe poder demostrar su compromiso para abordar sus responsabilidades de gestión de la seguridad operacional.
- La política de cumplimiento debe:
 - Apoyar y fomentar una cultura de seguridad operacional positiva.
 - Describir la forma en que el Estado asegura la protección de los datos y la información de la seguridad operacional y fuentes.
 - Especificar las condiciones y circunstancias en las que los proveedores de servicios con SMS pueden abordar y resolver problemas internos de seguridad.

Reglamentos de explotación específicos

- Reglamentos prescriptivos: establecen explícitamente lo que debe hacerse y cómo debe hacerse.
- Reglamentos basados en el rendimiento: el objetivo es apoyar enfoques de implementación innovadores que puedan mejorar la eficiencia y alcanzar o superar los objetivos de seguridad operacional. Se expresan en términos del resultado deseado. Capacidad y grado de madurez.

Sistema y funciones estatales



Personal técnico cualificado

→ Los Estados deben identificar y tratar las competencias requeridas para la eficaz implementación del SSP. Son competencias añadidas a las que se requieren para la vigilancia del cumplimiento.

Aptitud para el liderazgo

Comprensión de los procesos empresariales

Experiencia para evaluar rendimiento y eficacia

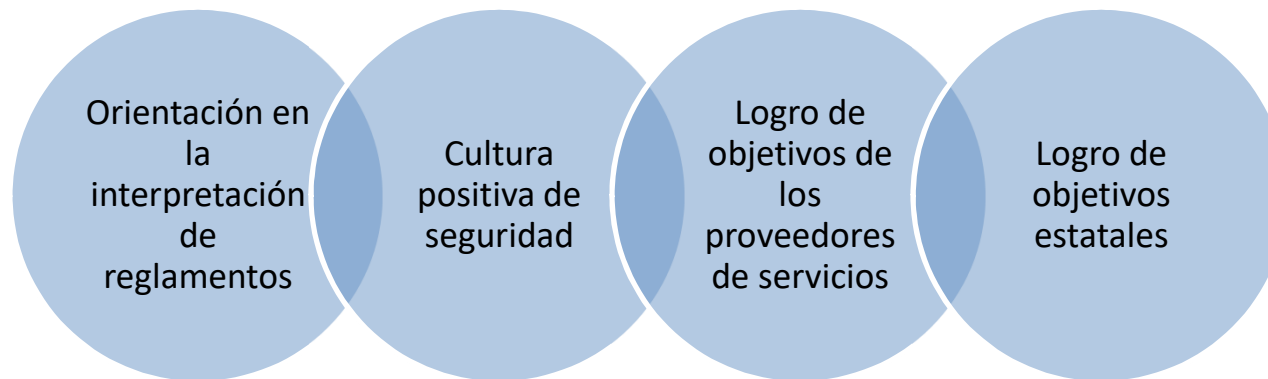
Vigilancia de la seguridad operacional basada en riesgos

Recopilación y análisis de datos de seguridad operacional

Medición y observación del rendimiento en materia de seguridad operacional

Actividades de promoción de la seguridad operacional

Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional



Marco europeo

- OACI promociona los principios de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS & SSP)...
- ...sin embargo, situaciones como la de la Unión Europea no fueron consideradas:
 - En la Unión Europea las responsabilidades son compartidas (Basic Regulation).
 - Los Estados Miembros y EASA han de colaborar para establecer el Programa Estatal de Seguridad Operacional.
- Es necesario un Programa Europeo de Seguridad Operacional (EASP):
 - El Comité de EASA estableció un Grupo de Trabajo EASP para la elaboración del Programa de Seguridad Operacional, que fue entregado en diciembre del 2010.

Marco europeo



→ ESTRATEGIA

- La estrategia europea de seguridad operacional es el conjunto de políticas y objetivos establecidos por la Comisión Europea.

→ PROGRAMA

- El programa europeo de seguridad operacional para la aviación (EASP) es el conjunto integrado de regulaciones y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional.

→ PLAN

- El plan europeo de seguridad operacional para la aviación (EPAS) contiene las áreas críticas de seguridad operacional junto con sus medidas de mitigación.
- El plan es un elemento clave del EASP.

Marco europeo



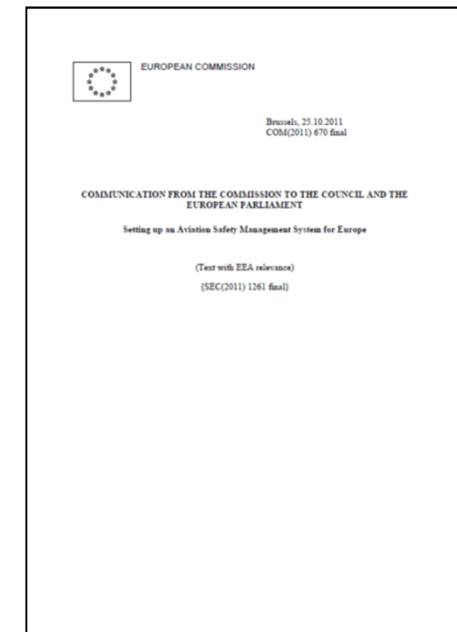
→ ESTRATEGIA

- Publicada como “Communication from the Commission to the Council and the European Parliament. Setting up an Aviation Safety Management System for Europe”.

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0670:FIN:EN:PDF>

- Objetivos de seguridad operacional a nivel europeo:

- COM(2011) 144 – White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system:
 - » **Ser la región más segura**
- ISBN 978-92-79-19724-6 Flightpath 2050 – Europe’s Vision for Aviation:
 - » **Ratio de accidentes en vuelos comerciales < 1 por 10 millones de vuelos en 2050**



Marco europeo



→ PROGRAMA

- Publicado como “Commission Staff Working Paper. The European Aviation Safety Programme”.
<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2011:1261:FIN:EN:PDF>
- Elaborado por la Comisión y EASA
- Establece los medios para que los Estados implementen su Programa Estatal de Seguridad Operacional
- Se ha estructurado siguiendo el marco establecido por OACI
- Ya se ha publicado una segunda versión en diciembre de 2015:
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/safety/doc/aviation_safety_programme_2ndedition.pdf
- Los principales cambios que introduce esta segunda versión se recogen en un informe de la Comisión Europea:
http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/safety/doc/aviation_safety_programme_report_2015.pdf

Marco europeo

→ PROGRAMA

→ Reg. (UE) 2018/1139. Artículo 5

1. La Comisión, previa consulta a la Agencia y los Estados miembros, adoptará, publicará y actualizará, según proceda, un documento en el que se describa el funcionamiento del sistema europeo de seguridad aérea y que contenga las normas, las actividades y los procesos que se utilizan para gestionar la seguridad de la aviación civil en la Unión de conformidad con el presente Reglamento («Programa Europeo de Seguridad Aérea»).

2. El Programa europeo de seguridad aérea incluirá al menos los elementos relacionados con las responsabilidades del Estado de gestión de la seguridad descritos en las normas y prácticas recomendadas internacionales.

En el Programa europeo de seguridad aérea se describirá también el proceso para desarrollar, adoptar, actualizar y aplicar el Plan europeo de seguridad aérea al que se refiere el artículo 6, en el que participarán estrechamente los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes.



Marco europeo

→ PROGRAMA

→ Reg. (UE) 2018/1139. Artículo 7

1. Cada Estado miembro, en consulta con las partes interesadas pertinentes, establecerá y mantendrá un **Programa Estatal de Seguridad** para la gestión de la seguridad de la aviación civil por lo que respecta a las actividades de aviación bajo su responsabilidad («Programa Estatal de Seguridad»). Dicho programa será proporcionado al tamaño y la complejidad de dichas actividades y **será coherente con el Programa Europeo de Seguridad Aérea.**

2. El Programa Estatal de Seguridad incluirá al menos los elementos relacionados con las responsabilidades del Estado de gestión de la seguridad descritos en las normas y prácticas recomendadas internacionales.

3. El Programa Estatal de Seguridad especificará, habida cuenta de los objetivos previstos en el artículo 1 y el nivel de rendimiento en materia de seguridad a que se refiere el artículo 6, apartado 3, el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad que se ha de alcanzar a nivel nacional por lo que respecta a las actividades de aviación bajo la responsabilidad del Estado miembro en cuestión.



Marco europeo

- PROGRAMA
- Introducción



El objetivo del EASP es garantizar que el sistema de gestión de la seguridad operacional en la UE proporciona el mejor rendimiento en materia de seguridad operacional, uniforme en toda la Unión, y continúa mejorando a lo largo del tiempo, a la vez que tiene en cuenta otros objetivos relevantes como la protección del medio ambiente.

Marco europeo

→ PLAN

→ Reg. (UE) 2018/1139. Artículo 6

1. La Agencia, en estrecha colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, elaborará, adoptará, publicará y posteriormente actualizará, al menos una vez al año, un Plan europeo de seguridad aérea. Tomando como base la evaluación de la información pertinente sobre seguridad, el Plan europeo de seguridad aérea determinará los principales riesgos de seguridad que afectan al sistema europeo de seguridad aérea y establecerá las medidas necesarias para mitigarlos.

2. La Agencia, en estrecha colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, documentará en una cartera de riesgos de seguridad específica los riesgos de seguridad a que se refiere el apartado 1 del presente artículo y hará un seguimiento de la aplicación de las correspondientes medidas de mitigación por parte de las partes implicadas, incluso, cuando proceda, estableciendo indicadores de rendimiento en materia de seguridad.

3. El Plan europeo de seguridad aérea especificará, habida cuenta de los objetivos establecidos en el artículo 1, el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad en la Unión. La Comisión, la Agencia y los Estados miembros, deberán aspirar a conseguir conjuntamente este nivel de rendimiento en materia de seguridad.



Marco europeo

→ PLAN

→ Reg. (UE) 2018/1139. Artículo 8

1. El Programa Estatal de Seguridad incluirá o irá acompañado de un Plan Estatal de Seguridad Aérea. Tomando como base la evaluación de información pertinente sobre seguridad, cada Estado miembro, en consulta con las partes interesadas pertinentes, determinará en ese plan los principales riesgos de seguridad que afectan a su sistema nacional de seguridad de la aviación civil y establecerá las medidas necesarias para mitigarlos.

2. El Plan Estatal de Seguridad Aérea comprenderá los riesgos y las medidas determinados en el Plan Europeo de Seguridad Aérea pertinentes para el Estado miembro en cuestión. El Estado miembro informará a la Agencia de los riesgos y las medidas determinados en el Plan Europeo de Seguridad Aérea que no considere pertinentes para su sistema nacional de seguridad aérea y las razones para que así sea.



Plan europeo (EPAS)

<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/european-plan-aviation-safety>



Plan europeo (EPAS)

Distribution of actions per driver

EPAS is divided into four drivers, which correspond to different chapters in the document.

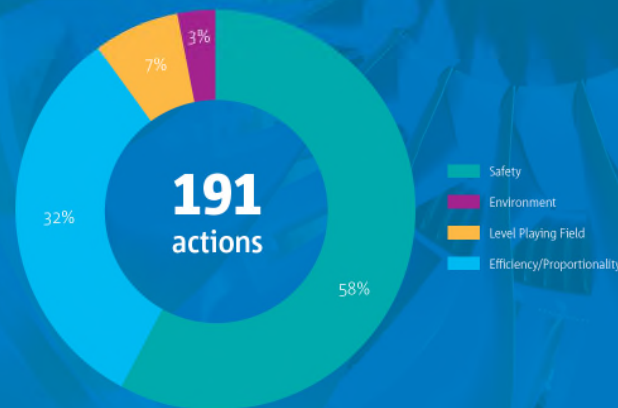
Safety: actions in this category are driven by the need to improve the current level of safety in aviation.

Efficiency/Proportionality: actions in this category are primarily driven by the need to ensure that rules are cost-effective in achieving their objective, as well as proportionate to the risks identified.

Level playing field: actions in this category are mainly driven by the need to ensure that all players in a certain segment of the aviation market can benefit from the same set of rules, thereby promoting innovation, supporting fair competition and ensuring free movement of persons and services. Level playing field actions will directly contribute to maintaining or even increasing the current level of safety.

Environment: actions in this category are driven by the need to improve the current environmental protection in the aviation sector, while striving to ensure a level playing field globally.

Safety is the driver with the majority of the actions in the plan, followed by efficiency/proportionality. Furthermore, in most cases, actions addressing efficiency, environment and level playing field also have a safety component.



Marco europeo primer componente

→ PROGRAMA. Índice del Manual



PART 1 EUROPEAN SAFETY POLICIES AND OBJECTIVES

1.1 The European Aviation Safety Policy	
1.2 The European Safety Legislative Framework	
1.3 Safety Responsibilities and Accountabilities in the EU	
1.4 Accident and Incident Investigation	
1.5 Enforcement	

Marco europeo

→ Política europea

The European Aviation Safety Policy is the **set of legal rules and processes that are in place in the European Union** to ensure a high level of safety. It promotes rules that are harmonised and facilitate the free movement of products, services and persons involved in civil aviation.

The objective of the European Aviation Safety Policy is to ensure that the rules and processes contributing to the management of aviation safety in the European Union deliver the **highest level of safety performance**, uniformly enjoyed across the whole Union, and continuing to improve over time, while taking into account other relevant objectives such as environmental protection. In delivering such high level of safety performance, the European Union is supported by the Member States whose national aviation safety policies contribute to achieve the overall objective of the European Aviation Safety Policy.

Marco europeo

→ Política europea

The aviation safety system is based on a **close collaboration between the European Commission, the European Aviation Safety Agency (hereinafter 'EASA' or 'the Agency'), the Member States, as well as the industry participating in the European aviation market.**

The **high and uniform level of protection of the European citizens and of travelling public** mainly relies on the adoption of common safety rules and on measures that ensure that products, persons and organisations within the EU comply with such rules.

This system is complemented by **sound accident and incident investigations that enable safety gaps to be identified and action taken to close the gaps.** The European Aviation Safety Policy also includes **the use of more proactive and evidence-based elements that aim at identifying risks posing the greatest threat to safety and in taking actions to mitigate those risks.**

Marco europeo

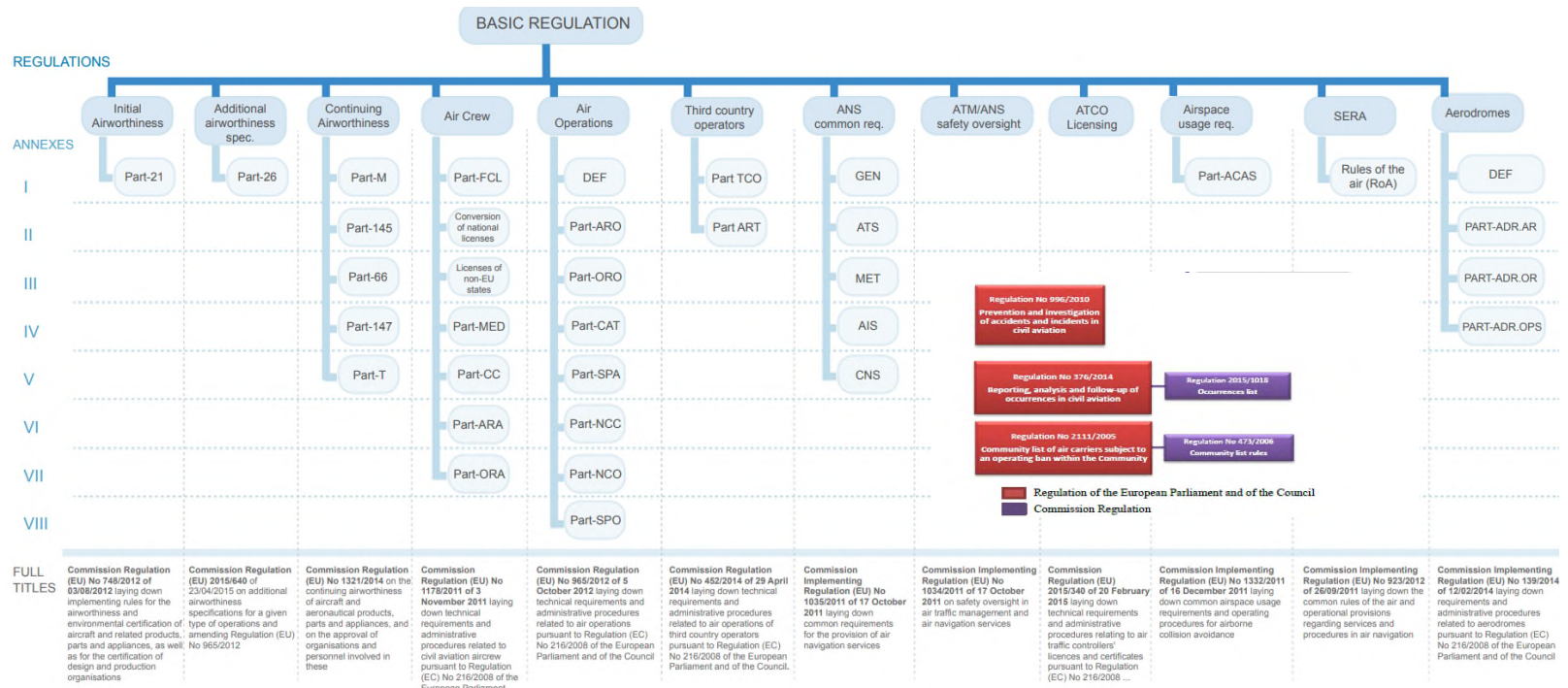
→ Marco legislativo

The European Safety Legislative Framework

- Structure of the European safety legislative framework
- Regulation (EU) No 2018/1139 and associated rules (NBR EASA)
- Investigation of accidents and incidents in civil aviation
- Reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation
- European Union list of air carriers subject to an operating ban within the EU

Marco europeo

→ Marco legislativo



Marco europeo

→ Responsabilidades

Safety Responsibilities and Accountabilities in the EU

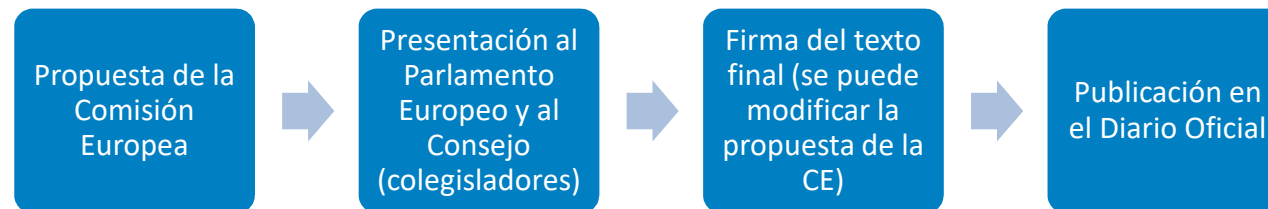
- Decision making process within the European Union
- Aviation safety competences and responsibilities within the European safety system

Marco europeo

→ Responsabilidades: proceso de toma de decisión en la UE

El artículo 100 (2) del Tratado de Funcionamiento de la UE recoge que el Parlamento Europeo y el Consejo podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea. Se pronunciarán previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones.

Este artículo por lo tanto, permite la adopción de medidas para mejorar la seguridad operacional del transporte aéreo.



Marco europeo

→ Responsabilidades: proceso de toma de decisión en la UE

La Comisión puede adoptar:

- *Actos delegados*
- *Actos de ejecución*

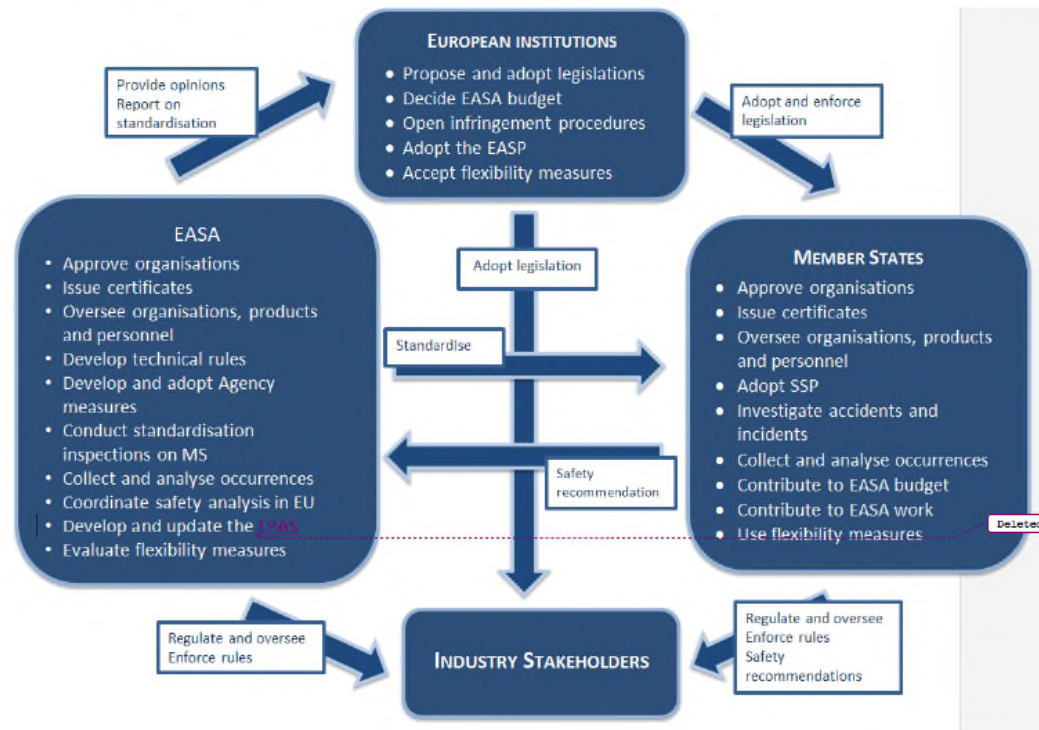
Existen Comités para el control por los Estados miembros de las actividades de la Comisión (procedimiento de comitología). En el ámbito de seguridad operacional en la aviación civil hay 3 Comités:

- *“Comité EASA” competente en relación con el desarrollo de las normas de implementación y distintos aspectos de la aplicación de los Reglamentos Nº 2018/1139 y Nº 376/2014.*
- *“Comité de Seguridad Aérea” que se ocupa del establecimiento de la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad bajo el Reglamento Nº 2111/2005.*
- *“Comité de Cielo Único” competente en relación con las normas en el área ATM y ANS.*

Marco europeo

→ Responsabilidades: competencias y responsabilidades en la UE

Diagram 3. Interrelationship between the stakeholders in the European safety sys



Marco europeo

→ Investigación de accidentes e incidentes

- *Los MS son responsables de la investigación de accidentes e incidentes graves con el objetivo de mejorar la seguridad operacional determinando las causas y realizando recomendaciones de seguridad que prevengan que ocurran de nuevo.*
- *Es de aplicación el Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil.*
- *ENCASIA es la Red Europea de Autoridades de Investigación de Seguridad Operacional de la Aviación Civil.*
- *EASA desempeña, en nombre de los Estados Miembros, las funciones y actividades del Estado de Diseño, de Fabricación y de Registro relativo a la aprobación del diseño como se especifica en la Convención de Chicago y sus Anexos.*
- *Las Autoridades de Investigación de Seguridad operacional han de volcar sus recomendaciones de seguridad en una base de datos común europea.*

Marco europeo

- Cumplimiento (enforcement)
- Hacia los Estados Miembros



- *El Derecho de la Unión Europea confiere derechos e impone obligaciones tanto a las instituciones comunitarias como a los Estados miembros y a sus ciudadanos.*
- *La Comisión Europea a través del procedimiento de infracción regulado en los artículos 258 a 260 del Tratado de Funcionamiento de la UE (TFUE) vigila que los Estados miembros cumplan con las obligaciones que les corresponden.*
- *Por regla general, previamente al inicio de un expediente de infracción, la Comisión recurre a un diálogo estructurado -piloto UE- que facilita la comunicación y la resolución de problemas de aplicación del Derecho de la UE entre los servicios de la Comisión y las autoridades de los Estados miembros.*

Marco europeo

- Cumplimiento (enforcement)
- Hacia los Estados Miembros



- *El Derecho de la Unión Europea confiere derechos e impone obligaciones tanto a las instituciones comunitarias como a los Estados miembros y a sus ciudadanos.*
- *La Comisión Europea a través del procedimiento de infracción regulado en los artículos 258 a 260 del Tratado de Funcionamiento de la UE (TFUE) vigila que los Estados miembros cumplan con las obligaciones que les corresponden.*
- *Por regla general, previamente al inicio de un expediente de infracción, la Comisión recurre a un diálogo estructurado -piloto UE- que facilita la comunicación y la resolución de problemas de aplicación del Derecho de la UE entre los servicios de la Comisión y las autoridades de los Estados miembros.*

Marco europeo

- Cumplimiento (enforcement)
- Hacia los Estados Miembros



- *Concluido sin éxito este procedimiento en fase temprana o en los casos en que no recurra al mismo, se pasa a la primera fase o fase administrativa del procedimiento de infracción en la que la Comisión solicita al Estado miembro, mediante una carta de emplazamiento, que le comuniquen en un determinado plazo sus observaciones sobre un determinado problema de aplicación del Derecho comunitario. Si no hay respuesta o la respuesta no es satisfactoria, elabora un dictamen motivado, en el que se pronuncia sobre la infracción y fija el contenido de un posible recurso por incumplimiento e insta al Estado a que se ponga fin al mismo en el plazo establecido.*
- *Si el Estado miembro no pusiere fin al incumplimiento en el plazo señalado, la Comisión puede acudir al Tribunal de Justicia, iniciándose así la fase contenciosa del procedimiento de infracción, solicitando una sentencia que se pronuncie sobre el incumplimiento.*

Marco europeo

- Cumplimiento (enforcement)
 - Hacia las organizaciones reguladas de la industria



Componente 1 del SSP en España

CE1: LEGISLACIÓN AERONÁUTICA BÁSICA

- LSA, LNA, NRB EASA

CE2: REGLAMENTOS DE EXPLOTACIÓN ESPECÍFICOS

- RD, Reglamentos EASA

CE3: SISTEMAS Y FUNCIONES ESTATALES

- Autoridades y organismos competentes del Estado. Comité Coordinación PESO, PASO, recursos...

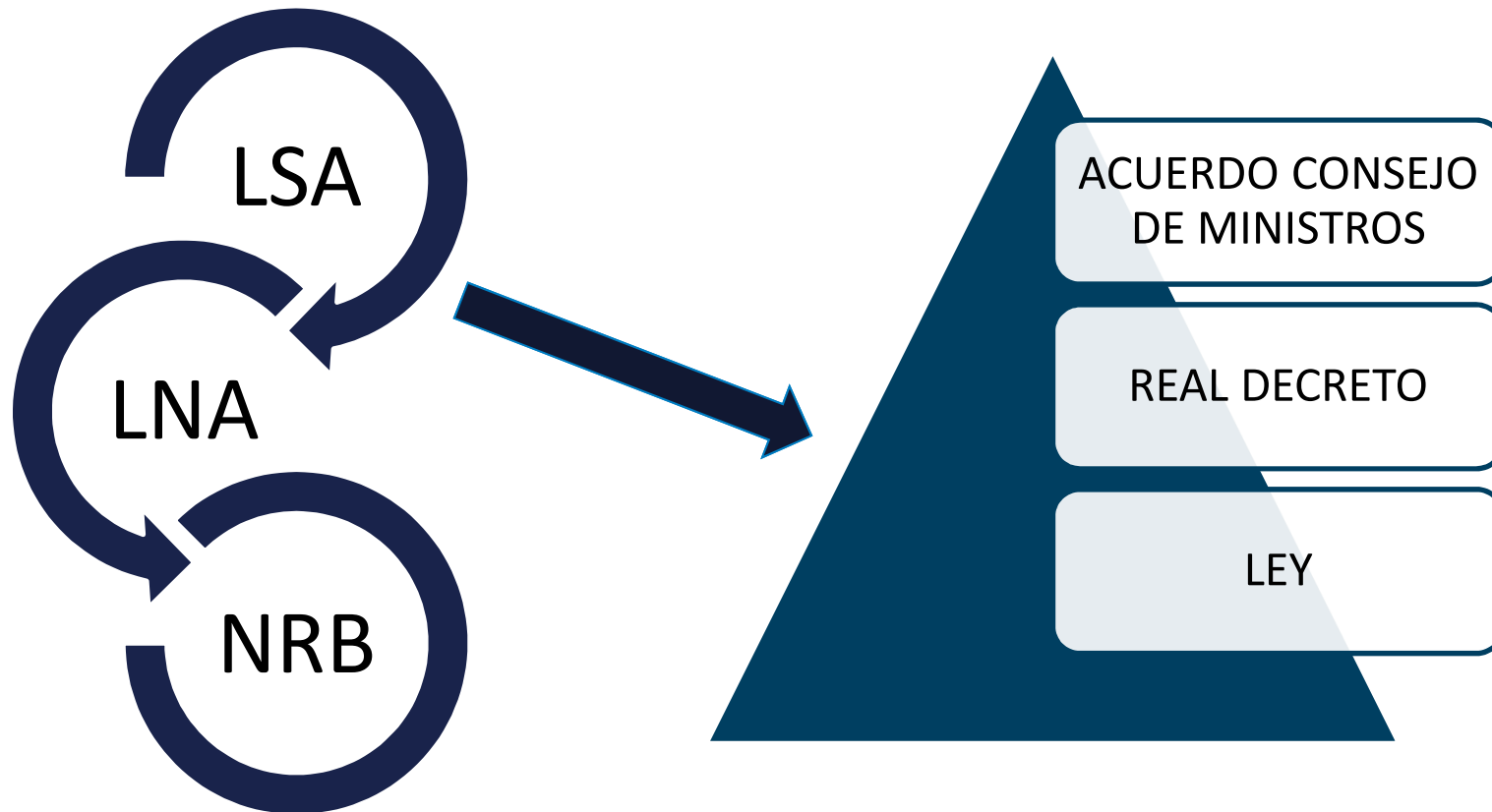
CE4: PERSONAL TÉCNICO CUALIFICADO

- Requisitos cualificación y registros de instrucción

CE5: Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica

- Instalaciones, procedimientos, material guía...

Legislación aeronáutica básica



Legislación aeronáutica básica

- Ley 1/2011, que modifica la Ley 2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Fuentes inspiradoras de la reforma legal:
 - Anexo 13 Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
 - Adjunto E al Anexo 13.
 - Reglamento EASA, 216/2008, de 20 de febrero, de 2008, art. 16.
 - Reglamento 691/2010 de 29 de julio, sobre el sistema de evaluación del rendimiento para Servicios de Navegación Aérea.
 - Reglamento 996/2010, de 20 de octubre de 2010, de investigación de accidentes e incidentes de Aviación Civil.
 - Constitución española, art. 118.



Legislación aeronáutica básica

- Ley 1/2011, que modifica la Ley 2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Nuevas disposiciones en el ámbito de la seguridad aérea:
 - Nuevo enfoque preventivo: el PESO.
 - Reforzamiento de la independencia de la Comisión de investigación de accidentes e incidentes.
 - Reforzamiento de la capacidad inspectora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Legislación aeronáutica básica

- Ley 1/2011, que modifica la Ley 2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)
 - Obligación de implantar el PESO de acuerdo a OACI/UE.
 - En qué consiste.
 - Cómo se aprueba, se modifica, se revisa.
 - Principio básico: protección sobre la información de seguridad operacional con el fin de que ésta no se utilice de forma inapropiada y con el fin de asegurar la continua disponibilidad.
 - Órgano superior responsable de impulsarlo.
 - Obligados por el Programa; sector público.
 - Habilita el desarrollo mediante Reglamento.
 - AESA coordina el PESO y elabora memoria de seguimiento anual.
 - Obligación proveedores:
 - ✓ Facilitar información que se les requiera.
 - ✓ Implantar SMS de acuerdo normativa vigente o mecanismos equivalentes.
 - ✓ Proveedores vinculados al PESO.

Legislación aeronáutica básica

- La información recopilada en el marco del PESO se recaba con el único objeto de mejorar la seguridad aérea.
- La Ley protege las fuentes de información de seguridad frente a un uso inadecuado por parte de los organismos públicos obligados por el PESO y por parte del empleador:
 - No se puede utilizar para iniciar un procedimiento administrativo, incorporarla a uno iniciado, y no puede utilizarse como evidencia válida, salvo dolo o negligencia grave.
 - No se puede facilitar al público en general.
- Por el solo hecho de haber reportado, un empleado no puede sufrir ningún tipo de acción adversa por parte de su empleador, a menos que se demuestre que ha existido mala fe por parte del empleado: se anularía cualquier decisión que adoptara el empleador.

Legislación aeronáutica básica

- Ley 1/2011, que modifica la Ley 2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. ¿Qué está protegido?:
 - Los datos e información de seguridad facilitados en el marco del PESO.
 - La facilitada a la CIAIAC se rige por el reglamento 996/2010.
 - Se recaba con la **única finalidad** de reforzar la seguridad operacional y prevenir futuros accidentes e incidentes, y **no con la finalidad de determinar culpas o responsabilidades**.

Legislación aeronáutica básica

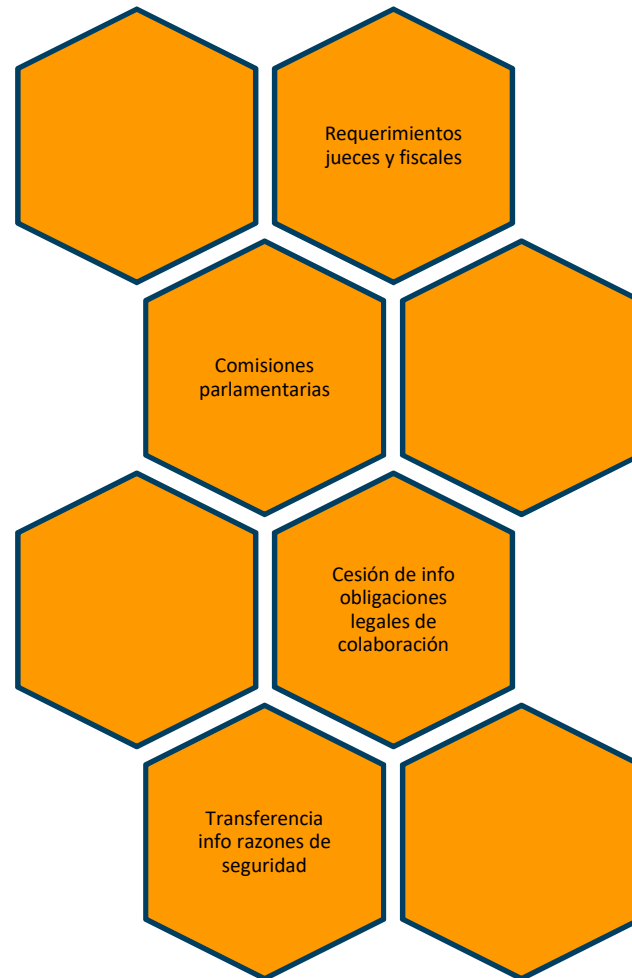
- Ley 1/2011, que modifica la Ley 2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Deber de reserva:
 - A todos los organismos obligados por el PESO y a quienes trabajan en ellos.
 - Miembros del Pleno de la CIAIAC, investigadores, resto de personal y a quienes suministren información.
 - A cuantas personas tengan acceso a dicha información en funciones colaboración PESO o de modo accidental.

Legislación aeronáutica básica

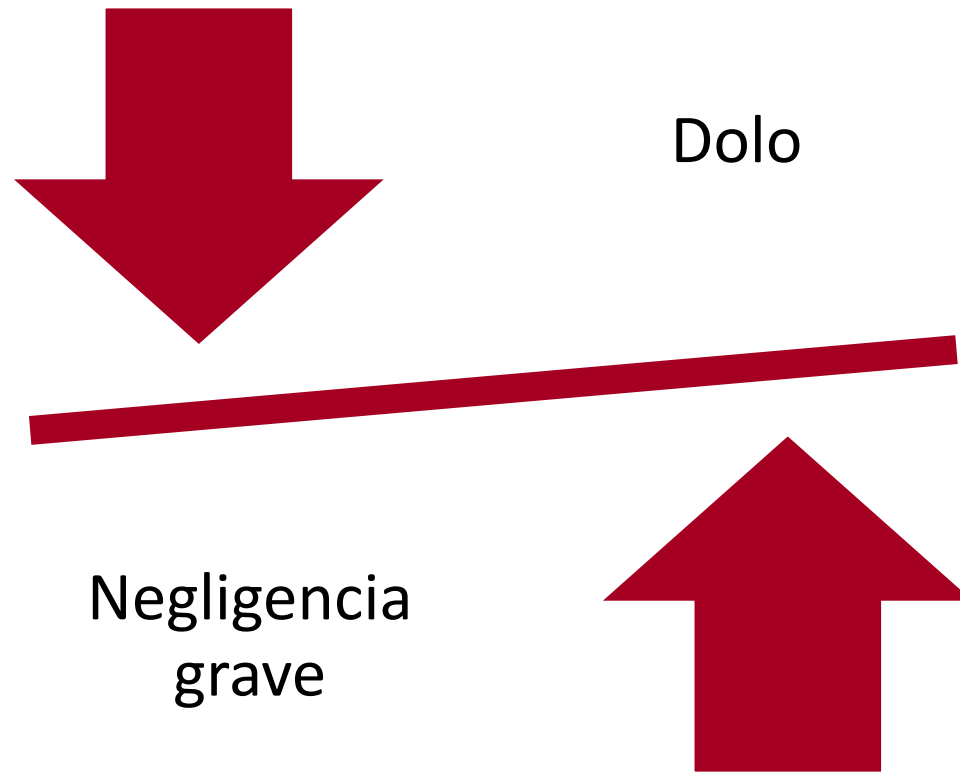
→ Ley 1/2011, que modifica la Ley 2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. ¿Qué ocurre si se incumple el deber de reserva?:

**RESPONSABILIDADES
PENALES Y LAS DEMÁS
PREVISTAS
POR LAS LEYES**

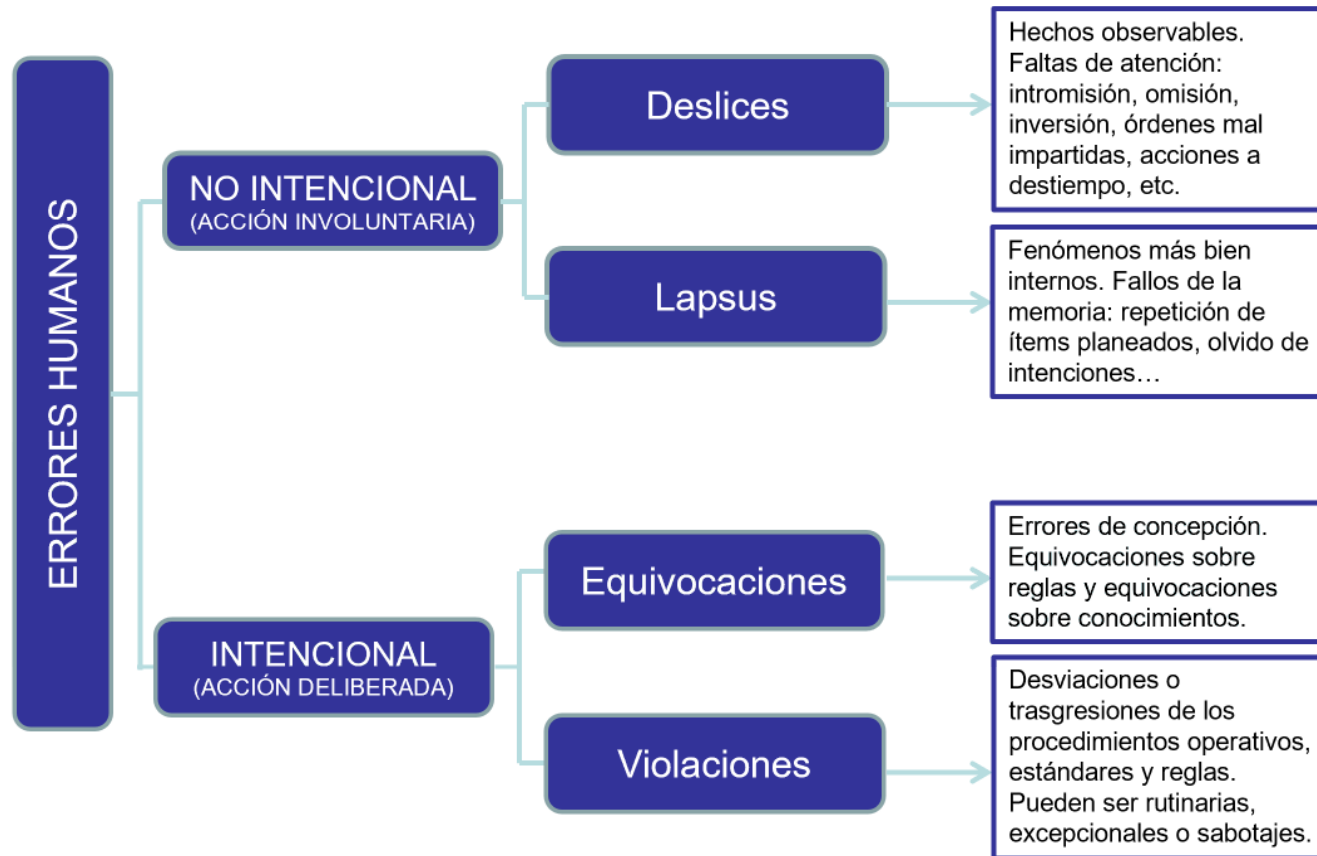
Excepciones



Excepciones

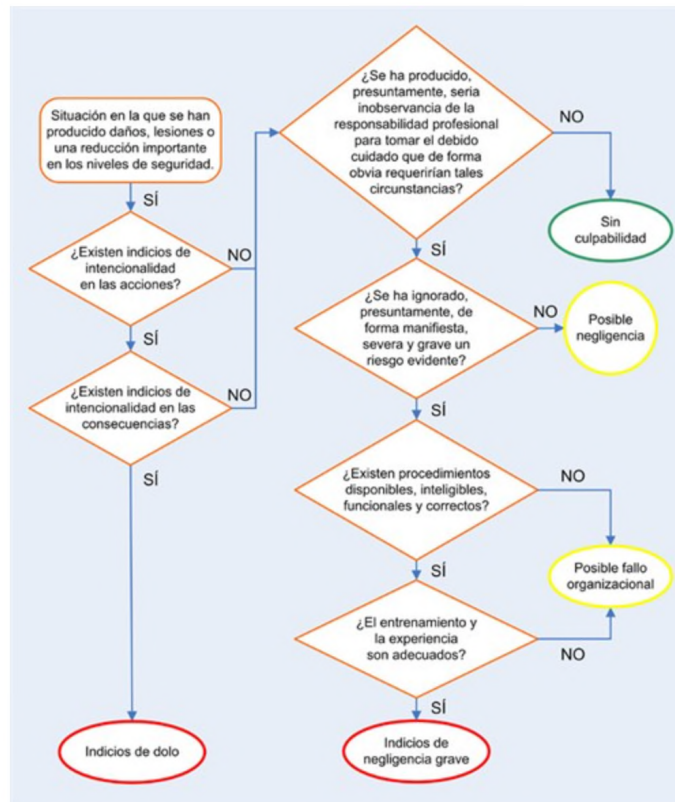


Excepciones

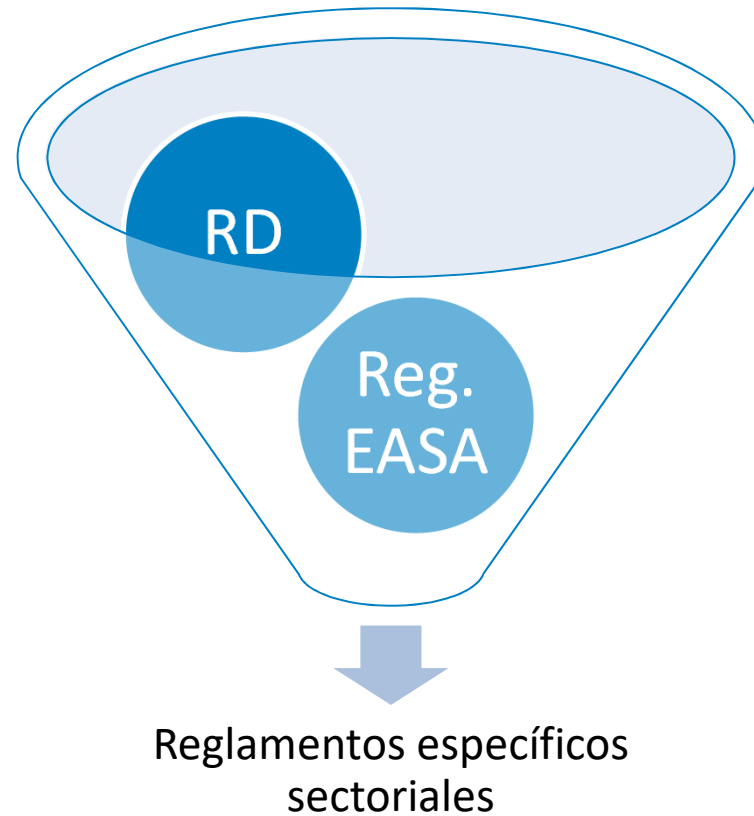


Excepciones

https://www.seguridadaerea.gov.es/lang_castellano/g_r_seguridad/desp_dolo_negl/default.aspx



Reglamentos de explotación específicos



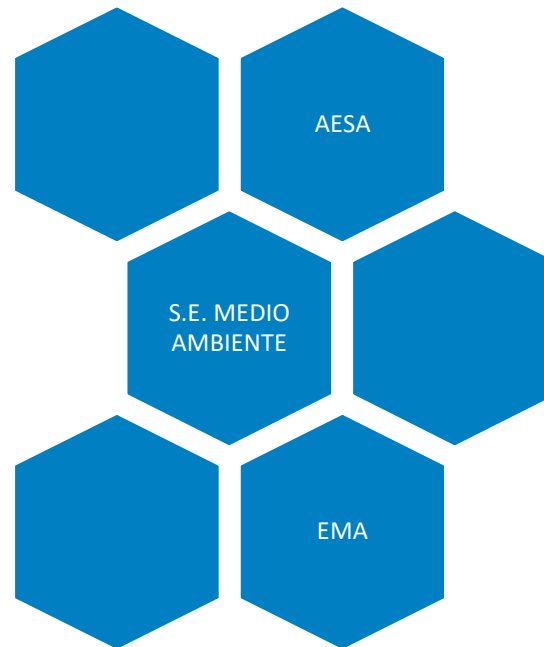
Reglamentos de explotación específicos

→ RD 995/2013 por el que se desarrolla el PESO:

- Proveedores de servicios y productos aeronáuticos vinculados por el Programa (civil y militar) y sus obligaciones.
- Política de cumplimiento.
- Coordinación y ejecución del PESO.
- Papel de AESA en el Programa.
- Función del ejecutivo responsable (nombrado por Consejo de Ministros).
- Seguimiento del Programa y aprobación del Plan Nacional de Seguridad Operacional (PASO).

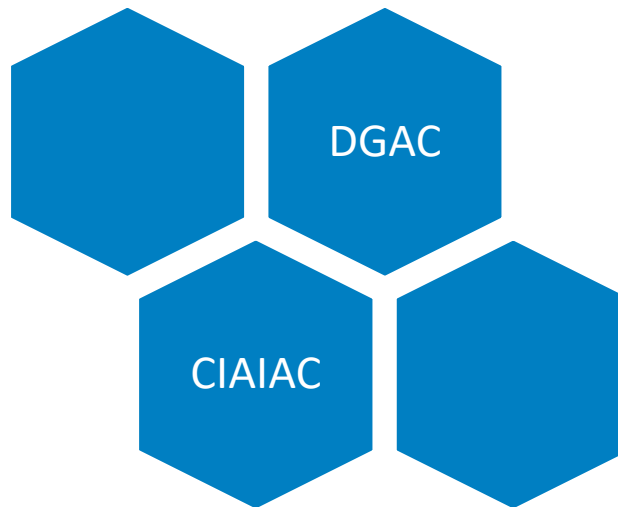
Reglamentos de explotación específicos

→ RD 995/2013 por el que se desarrolla el PESO. Organismos públicos supervisores, civiles y militares, que se integran en el PESO:



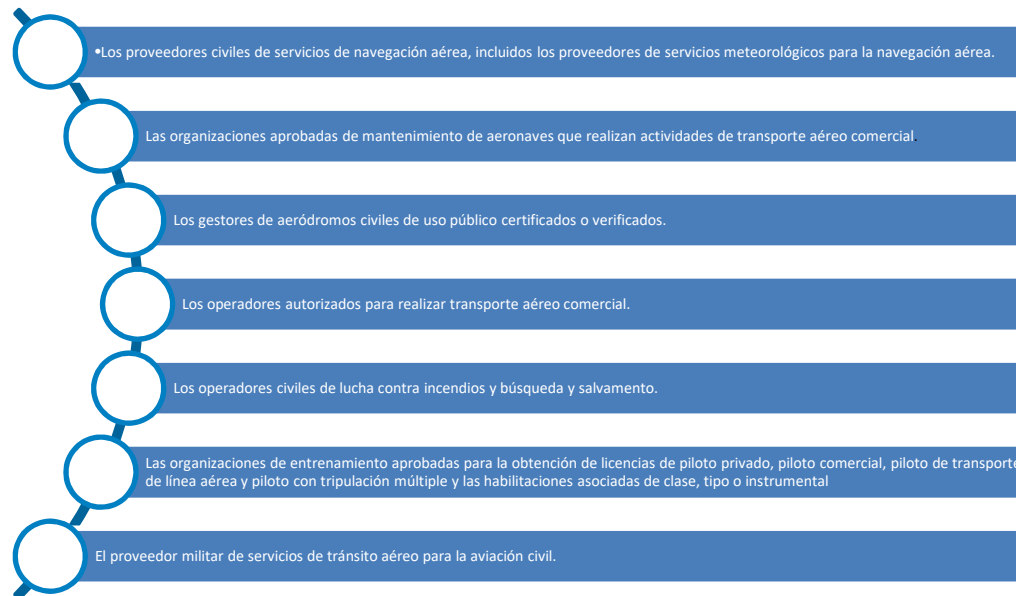
Reglamentos de explotación específicos

→ RD 995/2013 por el que se desarrolla el PESO. Otros organismos públicos que se integran en el PESO:



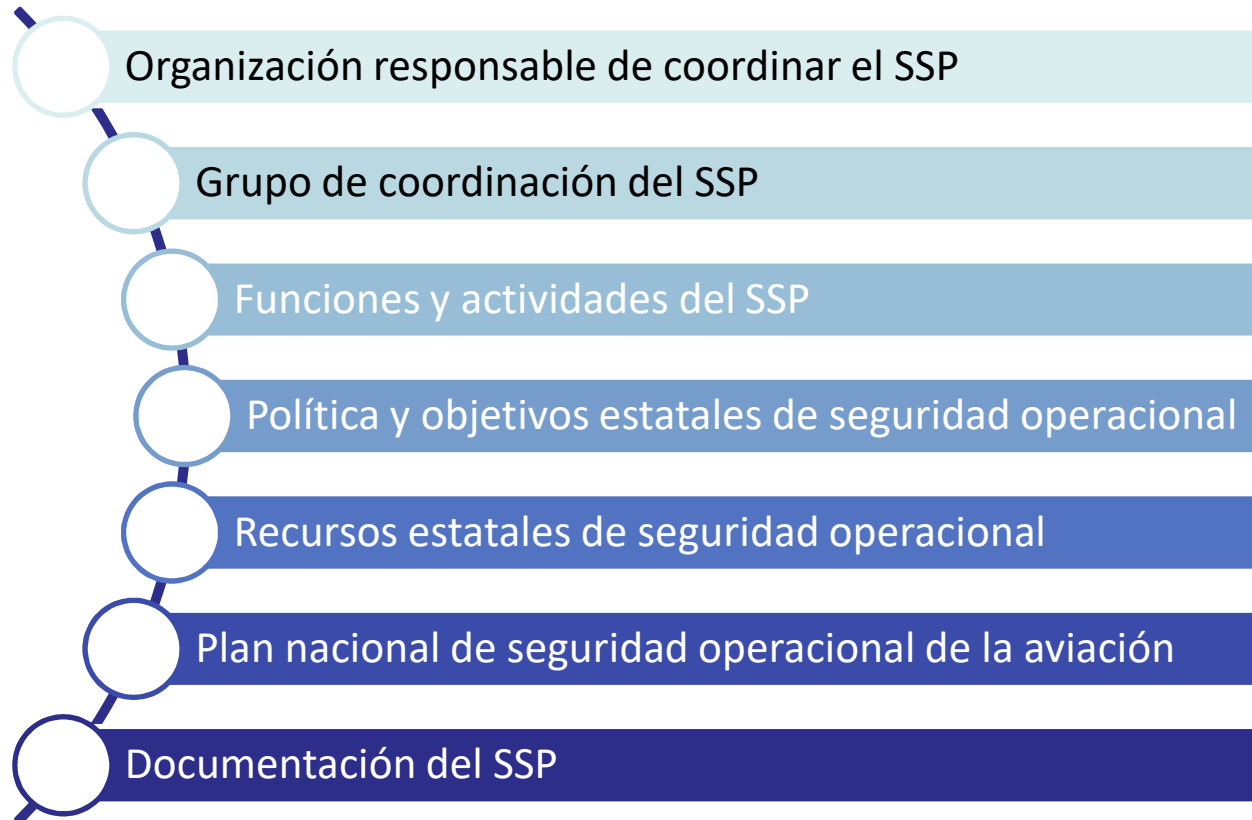
Reglamentos de explotación específicos

→ RD 995/2013 por el que se desarrolla el PESO. Proveedores de servicios y productos aeronáuticos, civiles y militares, vinculados por el Programa:

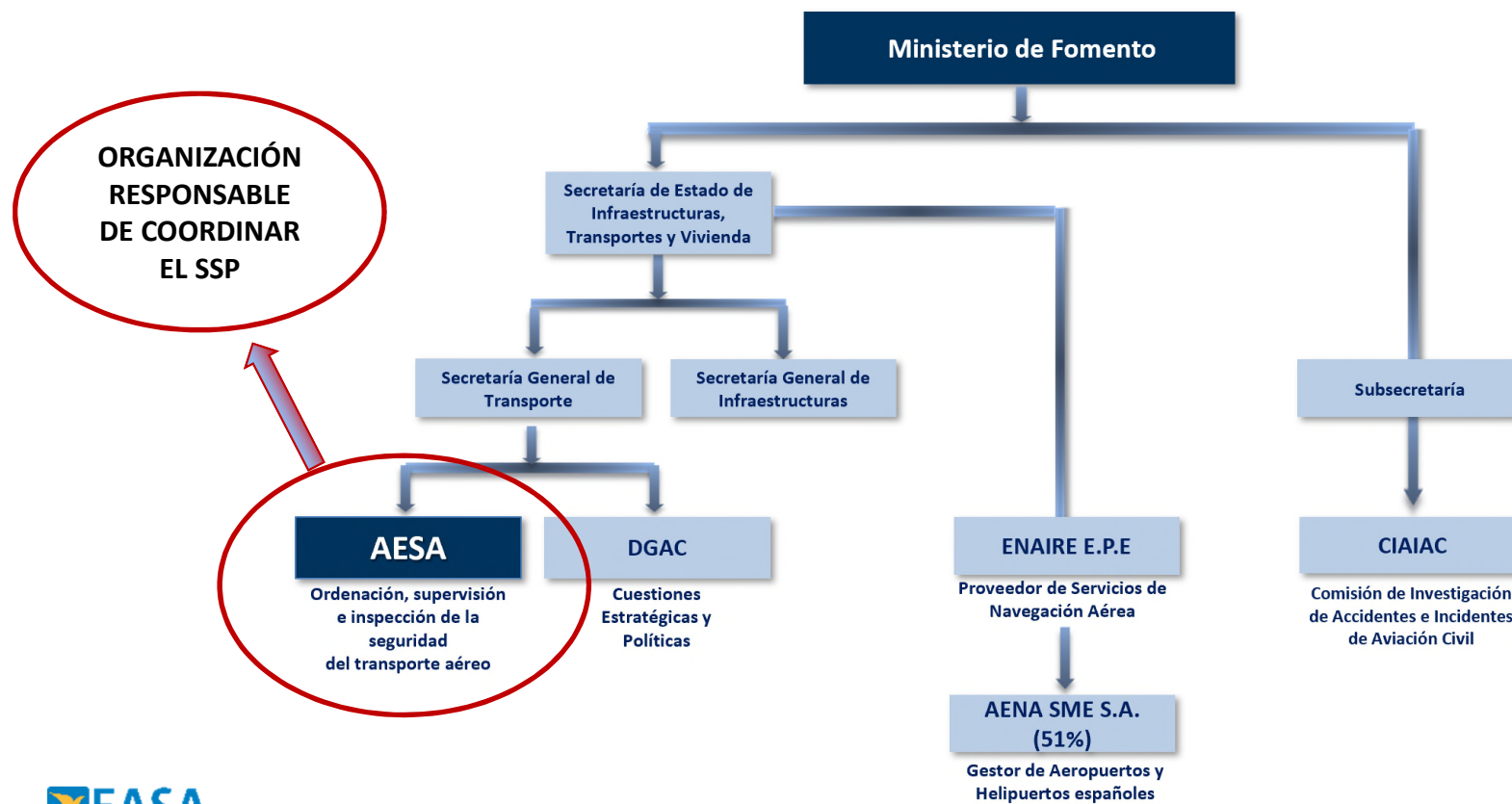


En general, los proveedores de servicios y productos aeronáuticos, públicos o privados, que, conforme a la normativa, nacional o comunitaria, que les resulte de aplicación, deban disponer de sistemas de gestión de la seguridad operacional.

Sistema y funciones estatales



Sistema y funciones estatales



Sistema y funciones estatales

→ Funciones de AESA:

- Corresponde a AESA coordinar la implantación y ejecución del Programa.
- Tendrá la iniciativa para la elaboración de normativa de seguridad operacional.
- Realizará el seguimiento del cumplimiento de la política y objetivos de seguridad operacional.
- Elaborará un Plan de Acción de Seguridad Operacional, que será aprobado por el Director de AESA, con el objetivo de mejorar la seguridad operacional en las áreas identificadas como prioritarias.
- Mantendrá un archivo y registro de la información facilitada en el marco del Programa.
- Divulgará la información de seguridad operacional.

Sistema y funciones estatales

- Grupo de coordinación del SSP. La coordinación en el marco del Programa se establecerá mediante los siguientes instrumentos:
 - Comité de coordinación del Programa en el cual participarán los organismos públicos obligados o integrados en el Programa.
 - Se regula el intercambio de información entre organismos públicos.
 - AESA acordará los mecanismos de intercambio de información que serán incluidos en el Manual del Programa.

Sistema y funciones estatales



→ Comité de coordinación del PESO:

- Presidido por el Director de la DESATI, dentro de AESA.
- Integrado por DGAC, CIAIAC, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (en particular, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente), Ministerio de Defensa y AESA.
- Ámbito de la coordinación:
 - Valores de los indicadores de rendimiento establecidos en materia de seguridad operacional.
 - Mecanismos de análisis de la información o datos de seguridad operacional.
 - Programas de supervisión, auditoría y evaluación de los SMS.
 - Metas de rendimiento en materia de seguridad operacional.
 - Contenidos mínimos de los planes de formación del personal técnico y de gestión.
 - Criterios respecto a las medidas a adoptar en caso de incumplimiento.

Sistema y funciones estatales

- Organismos públicos supervisores en el PESO. Obligaciones respecto a los proveedores bajo su supervisión:
 - Verificar e inspeccionar los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional.
 - Establecer y evaluar el cumplimiento de las metas de actuación en materia de seguridad operacional.
 - Aplicar las medidas coercitivas apropiadas, si fuesen necesarias.
 - Recopilar, tratar y verificar la información o datos de seguridad operacional acordados con AESA.
 - Promover la cultura de seguridad operacional: intercambio de información y conocimiento, elaboración de guías,
 - Protección de la información y datos recopilados en el marco del Programa.
- Además, deberán promocionar la política de seguridad operacional entre sus empleados

Sistema y funciones estatales

→ Funciones DGAC:

- Integrar el Programa y la política de seguridad operacional en el diseño de la política general de aviación civil.
- Elaborar y tramitar, a iniciativa de AESA, las propuestas normativas necesarias en el ámbito de la seguridad operacional.
- Promocionar entre su personal la política de seguridad operacional.

Sistema y funciones estatales

→ Funciones CIAIAC:

- Dar traslado a AESA de las recomendaciones de seguridad operacional así como de la información obtenida en la investigación técnica de accidentes e incidentes, que pueda facilitarse para la mejora de la seguridad operacional.
- Promocionar entre su personal la política de seguridad operacional.

Sistema y funciones estatales

- Funciones del órgano superior responsable de impulsar el Programa:
 - Requerir a los organismos públicos supervisores, a los organismos públicos que se integran en el Programa y a los proveedores la colaboración necesaria.
 - Seguimiento de la política y los objetivos de seguridad operacional del Estado.
 - Difusión del Programa a los organismos públicos.

Sistema y funciones estatales

→ Obligaciones de los proveedores:

- Establecer y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional. En caso de AEMET y del Estado Mayor del Ejército del Aire han de establecer un “mecanismo equivalente”.
- Proponer metas de actuación en materia de seguridad operacional. Las metas podrán ser acordadas o establecidas por el organismo público supervisor cuando sean coherentes con las establecidas por el Estado.
- Adoptar un plan de acción para lograr las metas establecidas.
- Suministrar datos e información cuando así sea requerido por el organismo público supervisor.
- Colaboración en el Plan de Acción de Seguridad Operacional adoptando las acciones asignadas en el mismo.
- Promoción interna de la seguridad operacional.
- Protección de la información facilitada en el marco del Programa.

Sistema y funciones estatales

→ Funciones de los proveedores:

- Podrán resolver internamente las desviaciones de seguridad operacional dentro del marco de sus Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional o mecanismo equivalente.

Sistema y funciones estatales

- Procedimiento de elaboración, tramitación y aprobación:
 - Corresponde a AESA la elaboración del Programa.
 - La propuesta se someterá al informe de los organismos públicos supervisores y de los organismos públicos que se integran en el Programa.
 - El Programa será aprobado a propuesta conjunta de los Ministros de Fomento, Defensa y Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Sistema y funciones estatales

→ Procedimiento de revisión del Programa:

- Corresponde a AESA la iniciativa para la revisión del Programa.
- Anualmente, a propuesta del órgano superior responsable de impulsar el Programa, se elevará al Consejo de Ministros una memoria anual elaborada por AESA sobre el cumplimiento del Programa.
- El órgano superior responsable de impulsar el Programa es asimismo responsable de impulsar su revisión.

Sistema y funciones estatales

→ Procedimiento de difusión del Programa:

- El órgano superior responsable de impulsar el Programa es responsable de la difusión del mismo a los organismos públicos.

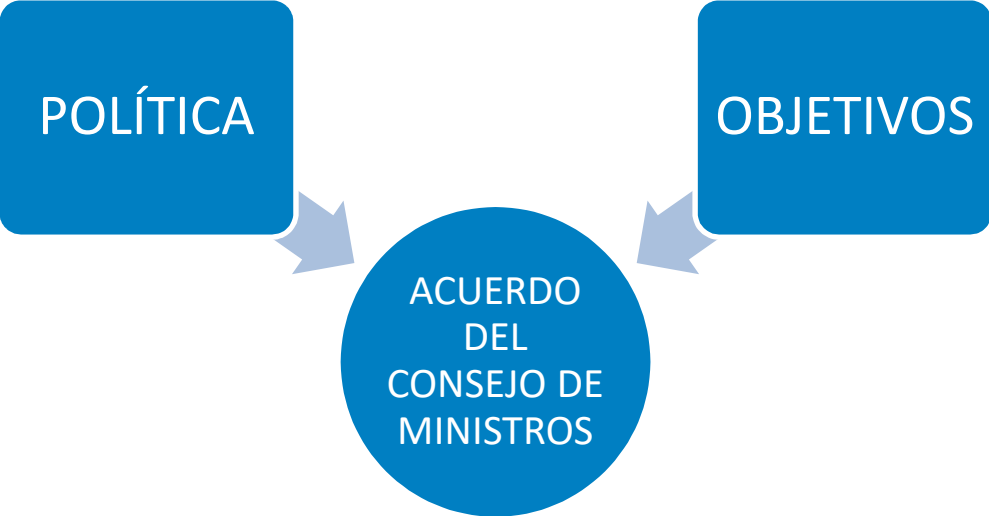
Sistema y funciones estatales

→ Política de cumplimiento del Programa:

- El organismo público supervisor acordará las medidas coercitivas o sancionadoras que procedan (obligaciones PESO).
- No se aplicarán medidas coercitivas o sancionadoras cuando:
 - No se alcancen las metas de actuación en materia de seguridad operacional y se constatare que el proveedor ha puesto los medios a su alcance para el logro de tales metas.
- Ante desviaciones de seguridad operacional, gestionadas internamente en el marco del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, en las que no exista:
 - Dolo o negligencia grave.
 - Reiteración de la conducta.
 - Denuncia por terceros o advertidos en actuaciones de inspección aeronáutica. Pero, no se podrá incorporar a los procedimientos que se tramiten la información facilitada en el marco del Programa.

Sistema y funciones estatales

→ Política y objetivos estatales de seguridad operacional



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y COMPETITIVIDAD, INDUSTRIA, TURISMO Y MERCADO INTERNO

ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL POR EL QUE SE ESTABLECE LA POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD AEREA DEL ESTADO

El objeto del presente acuerdo es la aprobación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil estableciendo la política y objetivos de seguridad aérea del Estado y la designación del órgano superior responsable de regular el Programa, ordenado por el Ministerio de Economía y Competitividad, Industria, Turismo y Mercado Interno, por el Real Decreto 155/2013, de 7 de febrero, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, y demás complementos a lo dispuesto por los artículos 5, apartado 4 y 17, apartado 3, del citado Real Decreto.

El Consejo sobre Aviación Civil Internacional de Chicago (ICAO), del que España es signatario, sigue la vía bilateral mediante regular el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, en conformidad con los requisitos establecidos en el Anexo 19 al Convenio de Montreal de la Unión Europea, los reglamentos de seguridad aérea del Estado, mediante la gestión estatal de la promoción estatal de la seguridad operacional.

El Programa viene a completar el tradicional trabajo preventivo de verificación del cumplimiento de disposiciones normativas mediante la realización de inspecciones y auditorías, con un nuevo enfoque de carácter preventivo en la gestión de la seguridad operacional, consistente en el establecimiento de un sistema de gestión de la seguridad integrado que abarca, reglas y actividades encaminadas a la mejora continua de la seguridad operacional del Estado.

España, en su firme compromiso por la gestión de la seguridad operacional, modificó su legislación aeronáutica en abril 2011, en la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, y se modificó la Ley 21/2002, de 7 de junio, de Seguridad Aérea, para mejorar la adaptación de su legislación y definir el marco jurídico e institucional que garantiza el desarrollo del Programa. Esta nueva legislación ha tenido su correspondiente reflejo a través del Real Decreto 155/2013, de 7 de febrero, que, entre otros, determina las Administraciones públicas y el personal que debe actuar a lo largo del proceso que define el desarrollo del Programa y el alcance de sus actividades.

Entre las disposiciones legislativas y reglamentarias que se han adoptado en materia de seguridad operacional en el marco del Programa y la promoción de la información de seguridad y del noticiario. Estas disposiciones normativas permiten establecer el siguiente sistema de

ANEXO 1
POLÍTICA DE SEGURIDAD AEREA DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL

España hace un compromiso firme en alcanzar un nivel elevado de seguridad operacional en la aviación civil.

Todos los organismos públicos responsables de la aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil recibirán como mandato el alcanzar un nivel elevado de seguridad operacional en el desarrollo de sus actividades y en particular contribuir al cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional del Programa.

El compromiso de España es:

- 1) Asegurar que todas las actividades bajo vigilancia alcanzan un nivel elevado de seguridad operacional, mediante un proceso de mejora continua del nivel de cumplimiento en relación a seguridad operacional que concierne al cumplimiento preventivo con las disposiciones normativas vigentes.
- 2) Asegurar que el personal al servicio de los organismos públicos involucrados por el Programa representativo de España y al responsable directo al cargo de los órganos de seguridad operacional, y que es responsable y dispone de conocimientos y experiencia apropiada de conformidad con lo normativo vigente que les resulte aplicable, para asegurar de forma competente sus responsabilidades.
- 3) Asegurar que dentro del Estado se cumple con los requisitos y estándares tanto nacionales como internacionales relativos a la seguridad operacional.
- 4) Desarrollar, implementar o promover su desarrollo, cuando resulte necesario para aplicar o complementar los controles internacionales y en particular, los reglamentos de la Unión Europea, los reglamentos institucionales, y con la necesaria consulta con todos los organismos del sector antes de adoptar. Este desarrollo deberá fundamentarse en los principios de gestión de la seguridad operacional, basándose en un análisis a la vez profundo y amplio del sistema de aviación civil de España.
- 5) Colaborar con sus organismos internacionales, y en particular con el Consejo Europeo, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), para la mejora del nivel de seguridad operacional de España, tanto dentro y fuera de nuestras fronteras.
- 6) Promover una cultura operacional de seguridad operacional que contribuya de forma consistente a la mejora de la seguridad operacional de España, promoviendo de forma efectiva el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional, promoviendo de forma efectiva el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional, promoviendo de forma efectiva el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional.

En el apremio y aprobación de los conceptos y

ANEXO 2
OBJETIVOS DE SEGURIDAD AEREA DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL

Este Anexo recoge los objetivos de seguridad operacional del Programa establecido por el presente Acuerdo del Consejo de Ministros para lograr un sector aéreo más seguro. Con el fin de alcanzar estos objetivos de seguridad operacional se establece en el Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASOC) la y como se establece en el artículo 25.2 del Real Decreto 155/2013, de 7 de febrero.

Para cada uno de los objetivos de seguridad operacional aquí enumerados, el Plan identifica y describe las actividades a realizar para alcanzar su logro junto con los indicadores y métricas de seguimiento de gestión de seguridad operacional que se establecen para asegurar su consecución.

El objetivo prioritario de la seguridad operacional del sector aéreo, por encima de otros objetivos, es:

- Se mantenga el nivel de seguridad operacional de las compañías de transporte aéreo comercial bajo supervisión del Estado español, fortaleciendo el sistema de supervisión del Estado, el objetivo es mantenerse por debajo del nivel establecido en el Anexo Aeronave de normalización publicada por la OACI.
- Se mantenga el nivel de seguridad operacional en la navegación aérea de acuerdo con los objetivos de la resolución del Consejo Europeo. El objetivo es mejorar la eficacia de nuestro sistema de gestión de la seguridad y mejorar la eficiencia de la prestación de los servicios de tránsito aéreo en altitud y a su gravedad, atendiendo la metodología desarrollada por Eurocontrol.
- Se mantenga estrechamente con Portugal, nuestro socio en el Bloque Funcional de Estado Aéreo Sudeste (FAB SAE) España-Portugal, para desarrollar conjuntamente una política de seguridad del FAB que permita la explotación y desarrollo del espacio de gestión aérea y tránsito, dentro de un marco que facilite la mejora continua de los niveles de seguridad, al que con el caso anterior, se obtiene su mejora integral para el Bloque Funcional de Estado de gestión de la seguridad y tránsito de acuerdo con la metodología de los indicadores de estado aéreo en altitud y a su gravedad, empleando la metodología desarrollada por Eurocontrol. Además, se deberá trabajar en el establecimiento de una política común de seguridad operacional para el Bloque Funcional.
- Se mantenga la seguridad operacional en los aeropuertos y en las plataformas de helicópteros al proceso de adaptación de los recursos y asociados en los aeropuertos de menor tráfico y helipuertos públicos de uso restringido. El objetivo es que a largo plazo los aeropuertos aeroportuarios con menor tráfico en la seguridad se mantengan en un nivel de seguridad operacional adecuado que se refleje en el Plan de Acción de Seguridad Operacional. Este Plan prevé un estudio de los recursos, justificando por su gestión con el total de operaciones aeroportuarias.



Sistema y funciones estatales

→ Recursos estatales de seguridad operacional

ACUERDO
DEL
CONSEJO DE
MINISTROS



Segundo.- Se designa como órgano superior responsable de impulsar el Programa a la Secretaría de Estado Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, al que corresponde el ejercicio de las funciones previstas en los artículos 18.2 y 20 del Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, así como cuantas actuaciones sean necesarias para el impulso y seguimiento del Programa, en particular promover la coordinación entre los organismos públicos responsables de la aplicación del Programa y el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas a fin de garantizar que el Estado destina a la puesta en práctica y al mantenimiento del Programa los recursos humanos y financieros que se consideren necesarios.

Las medidas incluidas en este Acuerdo serán atendidas con las disponibilidades presupuestarias existentes en cada ejercicio y no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

ELÉVESE AL CONSEJO DE MINISTROS



Sistema y funciones estatales


→ Plan nacional de seguridad operacional de la aviación

https://www.seguridadeaerea.gob.es/media/4748910/paso_19_21.pdf

Índice	
1.	OBJETO..... 2
2.	ALCANCE..... 3
3.	OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL PROGRAMA..... 4
3.1	Compañías de transporte aéreo comercial..... 6
3.2	Navegación aérea..... 8
3.3	Bloque Funcional de Espacio Aéreo Sudésico (FAB SW) España-Portugal..... 11
3.4	Aeródromos y helipuertos..... 12
3.5	Trabajos aéreos y atención general..... 15
3.6	Aeromóviles pilotados por control remoto..... 19
3.7	Cumplimiento con los requisitos de seguridad..... 20
3.8	Sistema de supervisión de la seguridad operacional del Estado..... 21
3.9	Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO)..... 22
3.10	Potenciación y desarrollo de un enfoque preventivo de supervisión de la seguridad..... 22
3.11	Cultura de seguridad..... 23
3.12	Sistemas de gestión de seguridad o mecanismos equivalentes..... 26
3.13	Sistemas de copia y procesamiento de datos de seguridad..... 28
3.14	Divulgación de información..... 29
3.15	Organizaciones internacionales..... 30
4.	ÁREAS PRIORITARIAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL..... 31
4.1	Áreas prioritarias de seguridad operacional europeas identificadas por EASA..... 31
4.2	Áreas prioritarias de seguridad operacional nacionales..... 32
4.3	Módulos de control/navegación de riesgos en áreas prioritarias de seguridad operacional..... 34
I.	APÉNDICE A: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE ÁREAS IDENTIFICADAS A NIVEL EUROPEO Y ESTATAL..... 43
II.	APÉNDICE B: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE ACCIONES IDENTIFICADAS A NIVEL EUROPEO Y ESTATAL..... 46
III.	APÉNDICE C: MATRIZ DE CORRESPONDENCIA DE ACCIONES DE LAS DISTINTAS EDICIONES DEL PASO..... 49

→ Acciones para cumplir los objetivos estatales




→ Acciones para mejorar la seguridad en las áreas prioritarias



Agencia Estatal de Seguridad Aérea

→ Edición en vigor: 2019-2021

Plan de Acción de Seguridad Operacional para la aviación civil – PASO - 2019-2021

DOCUMENTACIÓN PÚBLICA

Sistema y funciones estatales



Acciones de seguridad				
Nº	Descripción	Fecha	Entregable	Responsable

Sistema y funciones estatales

→ Documentación del SSP



https://www.seguridadaerea.gob.es/media/4306156/a_asa_peso_01.pdf

Personal técnico cualificado



Personal técnico cualificado

COMPETENCIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN EFICAZ DEL SSP

Competencias necesarias para la vigilancia del cumplimiento

- Nuevas competencias:
- Aptitud para el liderazgo
 - Compresión de los procesos empresariales
 - Experiencia y buen juicio para evaluar el rendimiento y la eficacia
 - Recopilación y análisis de datos
 - Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad, operacional

Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional

■ Material Guía de Sistemas de Gestión de Seguridad

Código	Título	Ed./Rev.	Estado	Desde la fecha
<u>A-ASA-FRAS-01</u>	Guía de Buenas Prácticas en Fraseología y Comunicaciones	2.0	En vigor	18/09/2019
<u>A-DEA-GSMS-01</u>	Guía del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional elaborado por AESA	1.0	En vigor	25/06/2018
<u>A-CES-SAD-03</u>	Indicadores Rendimiento Seguridad Operacional Aplicables a Organizaciones Mantenimiento Parte 145	1.0	En Vigor	25/11/2015
<u>MG-2015/001</u>	Cultura Justa	1.0	En vigor	09/01/2015
<u>INFS-2014/001</u>	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional. Guías para los operadores aéreos	1.0	En vigor	01/02/2014
<u>A-DEA-RSEG-04</u>	Informe de indicadores de seguridad a nivel macro y micro identificados por la comisión de estudio SMS de operadores aéreos	1.0	En vigor	28/06/2013
<u>A-DEA-RSEG-03</u>	Listas de Verificación - Comprobación en cabina de vuelo	1.0	En vigor	30/04/2013
<u>A-DEA-RSEG-02</u>	Material guía FDM - Control de datos de vuelo	1.0	En vigor	22/04/2013
<u>No tiene</u>	Acuerdo tipo entre un operador y un colectivo para la implantación de un sistema de análisis de datos de vuelo	1.0	En vigor	No tiene

Nota: En la Web de AESA existe distinto **Material de Guía** relacionado con diversos temas, recogidos en los apartados Web sectoriales correspondientes.



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

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

Buena suerte y muchas gracias por su participación activa durante el taller

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 