



**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

3ª Sesión: resumen de experiencias e ideas para futuros desarrollos

Proyecto EU-LAC APP

16 de JULIO de 2020

Videoconferencia

Your safety is our mission.

Contenido – 3ª Sesión: resumen de experiencias e ideas para futuros desarrollos



- **Resumen de la experiencia europea de un marco regulatorio regional**
 - **Qué funcionó bien**
 - **Qué hubo que cambiar**

- Ideas para la evolución del sistema de seguridad común de ACSA
 - Aprovechar la experiencia europea
 - Embarcando a la industria

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



Resumen de la experiencia europea de un marco regulatorio regional

- Qué funcionó bien
 - Qué hubo que cambiar
- Primeros tiempos (JAA)
- Comienzo de la intervención de la UE
- Creación y desarrollo inicial de EASA
- Una vez que EASA asume las competencias en todos los ámbitos

Resumen – la experiencia europea

→ En los primeros tiempos (JAA)

→ Funcionó:

- El enfoque pragmático y la flexibilidad para sacar adelante las propuestas
- Usar como base de trabajo normas ya existentes (de países miembros, terceros países o Anexos de OACI)
- Ir extendiendo el trabajo progresivamente a los diferentes ámbitos de actividad
- Grandes avances con pocos recursos, pero gran voluntad de avanzar
- Inspecciones de estandarización
- Equipos conjuntos de certificación de productos aeronáuticos

Resumen – la experiencia europea

→ En los primeros tiempos (JAA)

→ Hubo que cambiar:

- Falta de status legal
- Necesidad de trasponer las JAR al ordenamiento jurídico de cada país
 - variantes nacionales,
 - distintos calendarios de trasposición,
 - pérdida de la armonización
- Requisitos adicionales en las certificaciones conjuntas

Resumen – la experiencia europea

→ Al comienzo de la intervención de la UE

→ Funcionó:

- La base técnica de los documentos JAR
- La armonización normativa sobre esa base

→ Hubo que cambiar:

- El encaje de los documentos JAR en el sistema de normas de la UE (nivel de Reglamento, JAR-21, JAR-145 y nivel de especificaciones de certificación, JAR-25, JAR-E)
- La falta de JAR en varios ámbitos de actividad (OPS, FCL, M, 66, 147, etc.)
- La incorporación de las JAR por referencia en un Reglamento en lugar de su publicación individual, en todas las lenguas oficiales
- El mecanismo de actualización

Resumen – la experiencia europea

→ En la etapa de creación y desarrollo inicial de EASA

→ Funcionó:

- La propia EASA se desarrolló y consolidó rápidamente
- Organizar el proceso por etapas, empezando por el ámbito en que la normativa estaba más madura (aeronavegabilidad), en lugar de un “big bang”
- El nivel de exigencia respecto de los EM
- Desarrollarla internamente a la UE
- El liderazgo de EASA para definir criterios
- La relación con terceros países (socios BASA) y OACI

Resumen – la experiencia europea

→ En la etapa de creación y desarrollo inicial de EASA

→ Hubo que cambiar:

- El exceso de producción de normas (después de la etapa inicial en que era necesario) sin considerar su impacto sobre las autoridades de los EM
- Falta de claridad en los papeles institucionales de cada cual
- Rigidez y complejidad del sistema, construido para regular el transporte aéreo comercial, pero demasiado rígido y complejo para otros usuarios
- La capacidad de respuesta de EASA frente a situaciones de crisis

Resumen – la experiencia europea

→ Una vez que EASA asume las competencias en todos los ámbitos

→ Funcionó:

- EASA firmemente establecida y con amplio reconocimiento mundial
- Nivel de seguridad aéreo muy elevado en la UE
- Maduración de los Reglamentos y su aplicación en todos los ámbitos
- Proceso de estandarización interno capaz de alcanzar el objetivo de aplicación uniforme de los Reglamentos
- Conciencia de trabajo de grupo
- Coordinación en la actuación internacional

Resumen – la experiencia europea

→ Una vez que EASA asume las competencias en todos los ámbitos

→ Hubo que cambiar/mejorar/formalizar:

- Capacidad de identificar y mitigar los riesgos de seguridad a medio y largo plazo
- Proporcionalidad / eficiencia / complejidad de los Reglamentos, sobrerregulación, cargas excesivas especialmente para los operadores más pequeños
- Capacidad de respuesta a la evolución del mercado (p.ej.: supervisión de operadores transnacionales, nuevos modelos de negocio)
- Diferencias en las capacidades organizativas de los Estados miembros
- Sistema básicamente reactivo, prescriptivo, basado en verificación del cumplimiento
- Lagunas, solapes e incoherencias
- Uso ineficiente de recursos debido a la fragmentación



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 