



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

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

Requisitos normativos específicos para Proveedores de Servicios ATS

Actividad de Apoyo a AFAC México en ATM, ADR & ENV

Día 4 – ATM; sesión 1

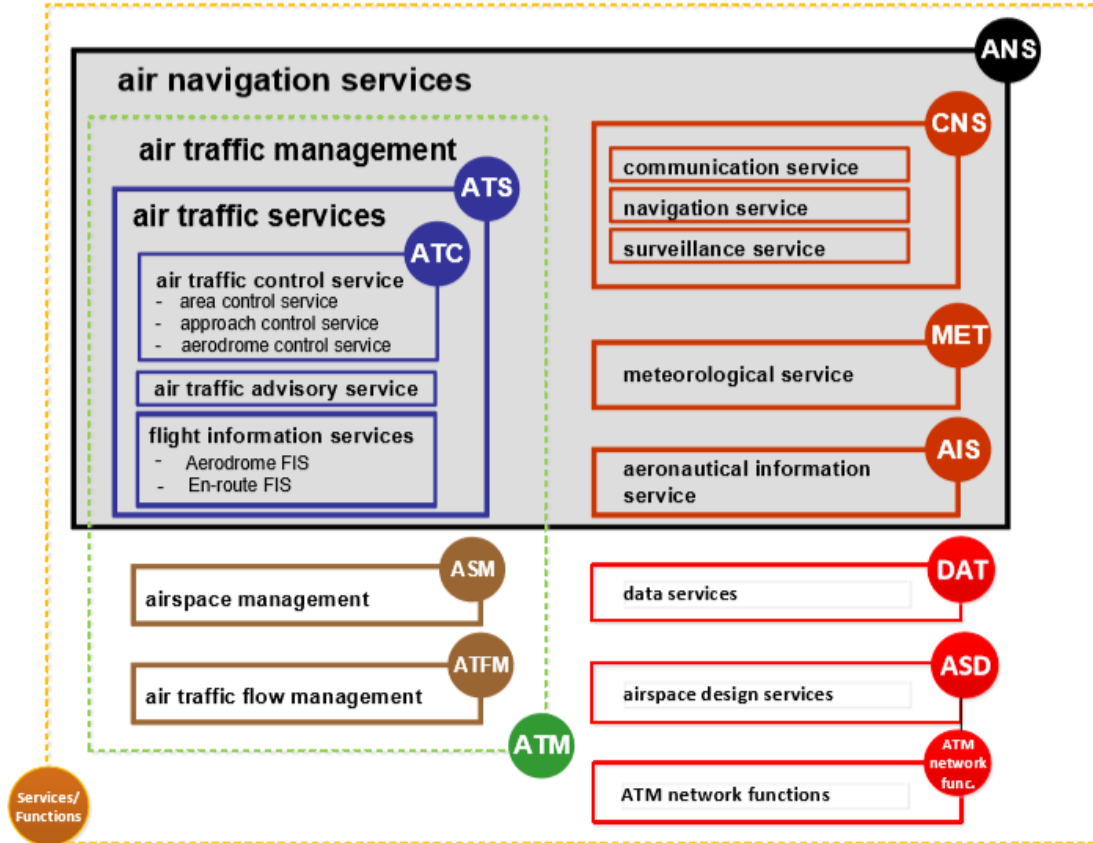
24 de Junio 2020

Your safety is our mission.

Agenda día 4 – ATM: Sesión 1

Day 4 – ATM (Week 2)		
1 h	<p>Specific requirements for ATS providers (related to safety): example of checklist and questionnaires (Discussion between the ATM expert and personnel from the “Agencia Federal de Aviación Civil”, about the specific safety requirements applicable to ATS providers. How to manage changes to the functional system (SA), safety management system and safety accountabilities and responsibilities. This point includes the explanation of the Spanish situation regarding this topic, and it will follow the diagnosis included in the previous questionnaire made by EASA).</p>	PPJ and Mexican ATM Experts
	<p>Open discussion. Doubts and questions.</p>	
1h	<p>Case study: how to audit the SMS of ATS providers (EASA cross domain)</p>	PPJ and Mexican ATM Experts
1h	<p>Specific requirements for ATS providers (related to Human Factors): example of checklist and questionnaires</p> <p>Details on the specific HFs requirements applicable to ATS providers. Psychoactive substances, Fatigue, and Stress. This point includes the explanation of the Spanish situation regarding this topic.</p>	PPJ and Mexican ATM Experts
	<p>Open discussion. Doubts and questions.</p>	

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373



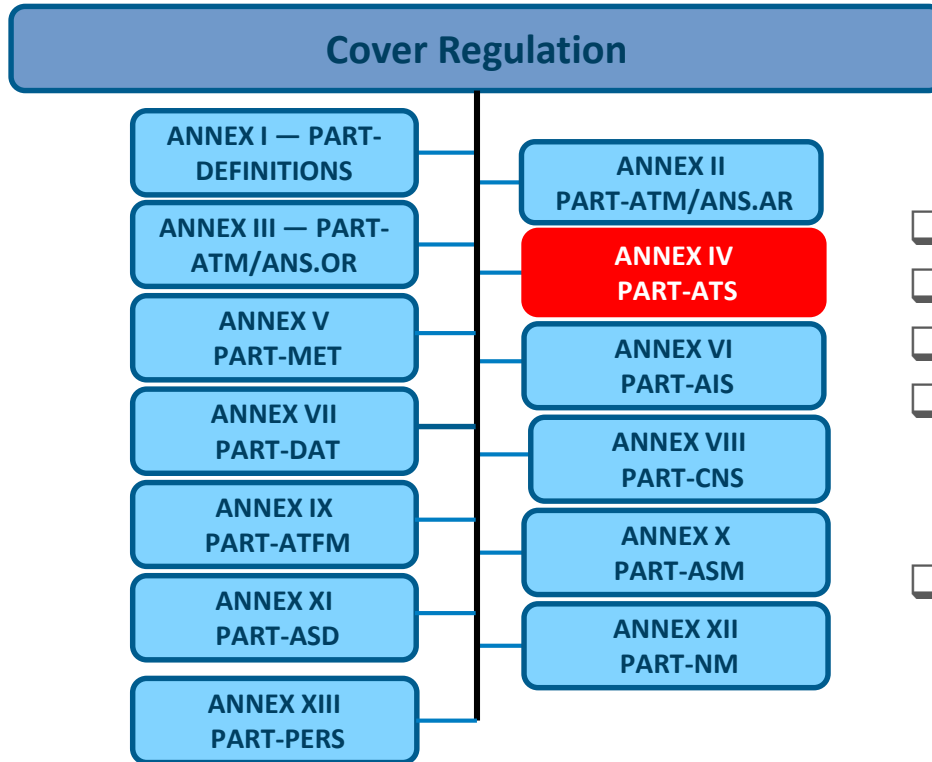
REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ED Decision 2017/001/R

	Annex III (Part-ATM/ANS.OR)				Annex IV (Part-ATS)	Annex V (Part-MET)	Annex VI (Part-AIS)	Annex VII (Part-DAT)	Annex VIII (Part-CNS)	Annex IX (Part-ATFM)	Annex X (Part-ASM)	Annex XI (Part-ASD)	Annex XII (Part-NM)	Annex XIII (Part-PERS)
	Subpart A	Subpart B	Subpart C	Subpart D										
Air traffic services (see Note 1)	X	X		X	X									
Meteorological services	X	X	X	X		X								
Aeronautical information services	X	X	X	X			X							
Data services	X	X	X					X						
Communication, navigation and surveillance service	X	X	X	X					X					
Air traffic flow management service	X	X	X	X						X				
Airspace management service	X	X	X								X			
Airspace design service	X	X	X									tbd*		
Network Manager	X	X	X	X									X	
service providers (see Note 2)														X

Table 1: Applicability of annexes to service providers

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373



GENERAL

- Cover Regulation
- Annex I – Definitions
- Annex II – AR
- Annex III – OR

SPECIFIC

- Annexes IV : Parte ATS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (Parte ATS)

- Requisitos de organización adicionales
- Requisitos Generales
- Seguridad de los Servicios

ATS.OR.100 — PROPIEDAD

ATS.OR.105 — PRESTACIÓN DE SERVICIOS ABIERTA Y TRANSPARENTE

ATS.OR.200 — SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

ATS.OR.205 — EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y ASEGURAMIENTO DE CAMBIOS EN EL SISTEMA FUNCIONAL

ATS.OR.210 — CRITERIOS DE SEGURIDAD

ATS.OR.215 — REQUISITOS EN MATERIA DE LICENCIAS Y CERTIFICADOS MÉDICOS PARA CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

ATS.OR.300 — ÁMBITO DE APLICACIÓN

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (Parte ATS)

Requisitos sobre FFHH

ATS.OR.305 — RESPONSABILIDAD DE LOS PROVEEDORES SE SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO CON RESPECTO AL USO PROBLEMÁTICO E SUSTENACIAS PSICOACTIVAS POR LOS ATCO

ATS.OR.310 — ESTRÉS

ATS.OR.315— FATIGA

ATS.OR.320 — SISTEMAS DE TURNOS DE ATCO

Requisitos técnicos

ATS.TR.100 — MÉTODOS DE TRABAJO Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.100 PROPIEDAD

- ✓ Situación Jurídica
- ✓ Estructura de su propiedad
- ✓ Acuerdos con impacto en el control de activos
- ✓ Notificar cambios en la propiedad de accionistas que representen + del 10% del capital total
- ✓ Adoptar medidas para evitar **conflictos de intereses** que puedan comprometer la prestación imparcial y objetiva de sus servicios



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.105 PRESTACIÓN DE SERVICIOS ABIERTA Y TRANSPARENTE

- ✓ Relacionado con ATM/ANS.OR.A.075 (Requisitos comunes a todos los ATM/ANS)
- ✓ **NO** adoptar conductas destinadas a evitar, restringir o falsear la competencia, ni abuso de posición dominante, de conformidad con legislación nacional y de la Unión vigente



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.200 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

SMS significa un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad, incluyendo la estructura organizativa, responsabilidades, políticas y procedimientos necesarios

1. POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

2. GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

3. ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

4. PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

ALINEADO
CON ANEXO
19 DE OACI



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(i) Compromiso de gestión y responsabilidad en materia de seguridad que se incluirá en la política de seguridad

La política de seguridad debe:

- Estar firmada por el “accountable manager”
- Reflejar los compromisos de la organización con la seguridad
- Comunicarse a toda la organización
- Incluir los principios de notificación de seguridad
- Incluir un compromiso con los más altos estándares de seguridad y provisión de recursos
- Indicar claramente qué tipos de comportamientos operacionales son inaceptables.

La alta dirección debe:

Promover continuamente la política de seguridad a todo el personal y proveer recursos humanos y financieros

Sistema de gestión de la seguridad

No se culpa a nadie por **informar** de algo que no se habría detectado de otra manera (Just Culture)

Sistema de gestión de la seguridad

- El propósito de los informes de seguridad y las investigaciones internas es mejorar la seguridad, no culpar a los individuos
- Combina la política de seguridad con la política requerida por ATM/ANS.OR.B.005(a)(2)

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(ii) Responsabilidades en materia de seguridad con respecto a la aplicación y mantenimiento del SMS y la autoridad para adoptar decisiones sobre seguridad

El SMS del proveedor ATS debe garantizar que:

- Todo el personal del proveedor ATS que participa en tareas relacionadas con la seguridad operacional tiene una **responsabilidad individual** de sus acciones.
- La línea directiva es responsable del rendimiento en materia de seguridad operacional.

Un proveedor ATS debe :

Definir claramente las **líneas de responsabilidad** de la organización en materia de seguridad operacional.

Sistema de gestión de la seguridad

- Se puede establecer un **safety action group** como apoyo al safety review board.
- El safety action group reportará y adoptará las **líneas estratégicas** del safety review board e incluirá a personal de la línea de gestión, supervisores y personal operativo.
- Revisará la **efectividad de las acciones** en materia de seguridad.
- Los miembros del safety action group participarán en el **comité local de seguridad en pista** (GM2 ADR.OR.D.027).

El SMS del proveedor ATS debe: definir la figura de un **safety manager** y un **safety review board** en la estructura de la organización.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(iii) Nombramiento de un responsable de seguridad que sea responsable de la aplicación y mantenimiento de un SMS efectivo

AMC1 ATS.OR.200(1)(ii);(iii) Safety management system

ED Decision 2017/001/R

ORGANISATION AND ACCOUNTABILITIES

An air traffic service provider should:

- (a) identify the safety manager who, irrespective of other functions, has ultimate responsibility and accountability, on behalf of the organisation, for the implementation and maintenance of the SMS;
- (b) clearly define lines of safety accountability throughout the organisation, including a direct accountability for safety on the part of senior management;
- (c) identify the accountabilities of all members of management, irrespective of other functions, as well as of employees, with respect to the safety performance of the SMS;
- (d) document and communicate safety responsibilities, accountabilities and authorities throughout the organisation; and
- (e) define the levels of management with authority to make decisions regarding safety risk tolerability.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(iii) Nombramiento de un responsable de seguridad que sea responsable de la aplicación y mantenimiento de un SMS efectivo

Safety Manager



(a) Safety manager

- (1) The safety manager should act as the focal point and be responsible for the development, administration and maintenance of an effective SMS. He or she should be independent of line management, and accountable directly to the highest organisational level.
- (2) The role of the safety manager should, as a minimum, be to:
 - (i) ensure that hazard identification, risk analysis and management are undertaken in accordance with the SMS processes;
 - (ii) monitor the implementation of actions taken to mitigate risks;
 - (iii) provide periodic reports on safety performance;
 - (iv) ensure maintenance of safety management documentation;
 - (v) ensure that there is safety management training available and that it meets acceptable standards;
 - (vi) provide advice on safety matters; and
 - (vii) monitor initiation and follow-up of internal occurrence/accident investigations.
- (3) The safety manager should have:
 - (i) adequate practical experience and expertise in air traffic services or a similar area;
 - (ii) adequate knowledge of safety and quality management;
 - (iii) adequate knowledge of the working methods and operating procedures; and
 - (iv) comprehensive knowledge of the applicable requirements in the area of air traffic services.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(iii) Nombramiento de un responsable de seguridad que sea responsable de la aplicación y mantenimiento de un SMS efectivo

Safety Review Board



(b) Safety review board

- (1) The safety review board should be a high-level committee that considers matters of strategic safety in support of the accountable manager's safety accountability.
- (2) The board should be chaired by the accountable manager and composed of heads of functional areas.
- (3) The safety review board should, as a minimum:
 - (i) monitor safety performance against safety policy and objectives;
 - (ii) ensure that any safety action is taken in a timely manner; and
 - (iii) monitor the effectiveness of the air traffic services provider's SMS processes.
- (4) The safety review board should ensure that appropriate resources are allocated to achieve the planned safety performance.
- (5) The safety manager or any other relevant person may attend, as appropriate, safety review board meetings. He or she may communicate to the accountable manager all information, as necessary, to allow decision-making based on safety data.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(iv) Coordinación de un plan de respuesta en emergencia con otros proveedores de servicios y empresas de aviación que estén en contacto con el proveedor ATS durante la prestación del servicio

Coordinación de la respuesta de emergencia:

- Un proveedor de servicios ATS debe elaborar, coordinar y mantener un plan para su respuesta a una emergencia
- el plan debe estar alineado con el ERP del aeródromo y estar coordinado con el operador del aeródromo.

Tipos de emergencias:

- Emergencias de la aeronave
- Fenómenos naturales
- Los actos de terrorismo [...]

Coordinación de la respuesta de emergencia:

Para emergencias relacionadas con el aeródromo, por favor consulte el GM4 ADR.OPS.B.005(a) "Planificación de Emergencia del Aeródromo"

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(v) Documentación de SMS que describe todos los elementos del SMS, los procesos y productos del SMS

Manual de Gestión de Seguridad (SMM):

- El manual de gestión de la seguridad debe ser el **instrumento clave** para comunicar el enfoque de seguridad para el proveedor de ATS.
- Contenido mínimo.

Manual de Gestión de Seguridad (SMM):

El SMM puede estar contenido en el manual del proveedor de ATS

Registros de seguridad:

- Registros que deben ser mantenidos y conservados
- Registros mínimos

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- i) Un **proceso que permite identificar los peligros** asociados a sus servicios que se basarán en una combinación de **métodos de reacción**, en favor de la actividad **y de predicción** con respecto a la recogida de datos de seguridad;
- ii) Un proceso que garantiza el **análisis, la evaluación y el control de los riesgos** de seguridad operacional asociados a peligros identificados;
- iii) Un proceso para garantizar que se **minimiza su contribución al riesgo de accidentes** de las aeronaves en la medida que sea razonablemente factible.



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(i) Medios de vigilancia y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional con el fin de verificar el rendimiento de la organización en materia de seguridad operacional y validar la eficacia de los controles de riesgo de la seguridad operacional

Manual de Gestión de Seguridad (SMM):

The SMS debe incluir las siguientes mediciones:

- **Lagging indicators**- capturan rendimiento de seguridad a posteriori
- **Leading indicators**- aportan una amplia perspectiva de la “salud” del sistema funcional
- **Un enfoque holístico** de la vigilancia del rendimiento es una aportación esencial para la adopción de decisiones en materia de seguridad
- **Métricas de vigilancia**

(a) Leading indicators

- (1) Metrics that measure inputs to the safety system (either within an organisation, a sector or across the total aviation system) to manage and improve safety performance.
- (2) Leading indicators measure the specific features of the aviation safety system designed to support continuous improvement and to give an indication of likely future safety performance. They are designed to help identify whether the providers and regulators are taking actions and/or have processes in place that are effective in lowering the risk.

(b) Lagging indicators

Metrics that measure the outcome of the service delivery by measuring events that have already occurred and that impact safety performance. There are two subsets of lagging indicators:

- (1) Outcome indicators: These include only the occurrences that one aims to prevent, for example fatal or catastrophic accidents. Depending on the system, the severity of the occurrences that are included as outcome indicators can be adjusted to include all accidents and serious incidents.
- (2) Precursor indicators: These indicators do not manifest themselves in accidents or serious incidents. They indicate less severe system failures or ‘near misses’, and are used to assess how frequently the system comes close to severe failure. Because they are typically more numerous than outcome indicators, they can be used for trend monitoring.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(ii) Un proceso que permite identificar cambios que pueden afectar al nivel de riesgo de la seguridad asociado a su servicio e identificar y gestionar los riesgos de la seguridad que pueden derivarse de dichos cambios



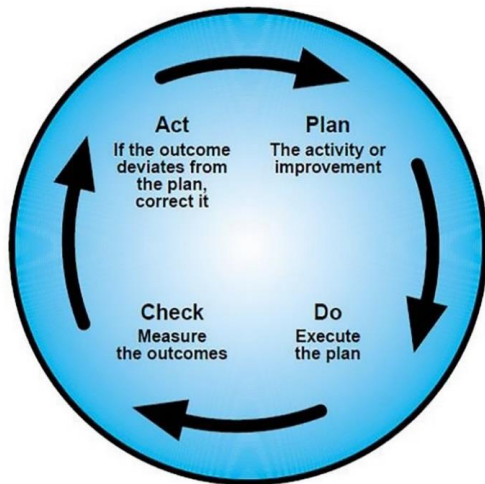
REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(iii) Un proceso para vigilar y evaluar la efectividad del SMS para garantizar la mejora continua del rendimiento global del SMS

Mejora continua del SMS

Un proveedor de servicios ATS debe **mejorar continuamente** la eficacia de su SMS



Mejora continua del SMS:

- Mejora continua de la **eficacia de los procesos** de gestión de la seguridad: **evaluaciones proactivas y reactivas**.
- Se busca una mejora continua mediante la **vigilancia y la medición** de la seguridad mediante el uso de indicadores *lagging and leading*.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

- (i) Programa de formación que garantiza que el personal sea formado y competente para desempeñar sus funciones de SMS
- (ii) Comunicación sobre la seguridad operacional que garantiza que el personal conoce la aplicación del SMS

Formación y reporte:

- Todo el personal debe recibir **formación** en materia de seguridad operacional.
- El proveedor ATS debe establecer **líneas de comunicación** sobre asuntos de seguridad.
- Reuniones **periódicas** con el personal.

Formación:

El programa de formación de seguridad puede incluir: boletín, revistas de seguridad aérea, formación en el aula, formación e-learning...

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.200 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

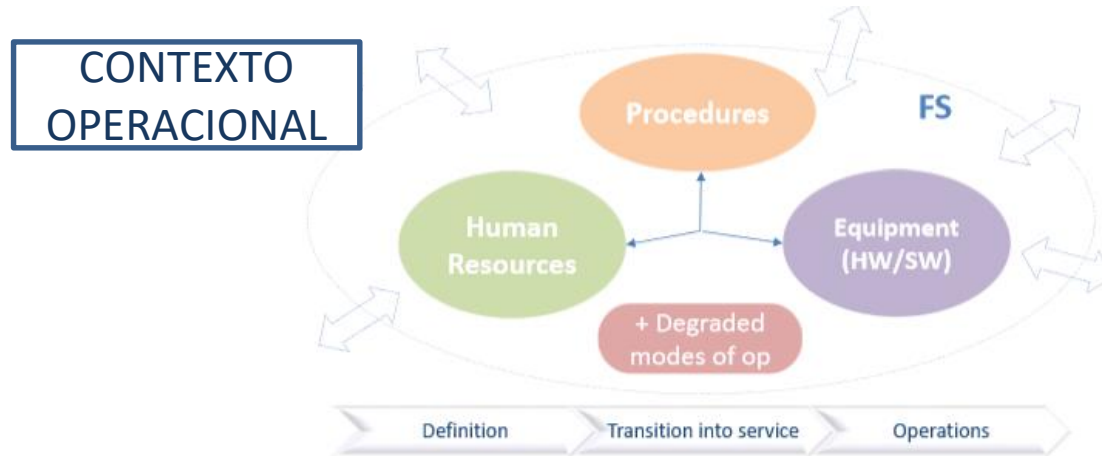


- El Anexo 19 de la OACI promueve un **enfoque común de la gestión y la vigilancia de la seguridad** operacional en todos los ámbitos de la aviación.
- Este documento ofrece una metodología de evaluación común centrada tanto en la evaluación como en la **mejora continua** del Sistema de Gestión/SMS.
- El instrumento de evaluación está diseñado para ser utilizado por las **autoridades competentes**, pero también podría ser utilizado por las organizaciones
- Puede utilizarse tanto para la **certificación inicial como para la supervisión continua**.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.205 EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y ASEGURAMIENTO DE CAMBIOS EN EL SISTEMA FUNCIONAL

Sistema Funcional es una combinación de procedimientos, recursos humanos y equipos, incluido hardware y software, organizados para desempeñar una función en el contexto ATM/ANS



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.205 EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y ASEGURAMIENTO DE CAMBIOS EN EL SISTEMA FUNCIONAL

Para cada cambio notificado, el **proveedor ATS** debe elaborar:

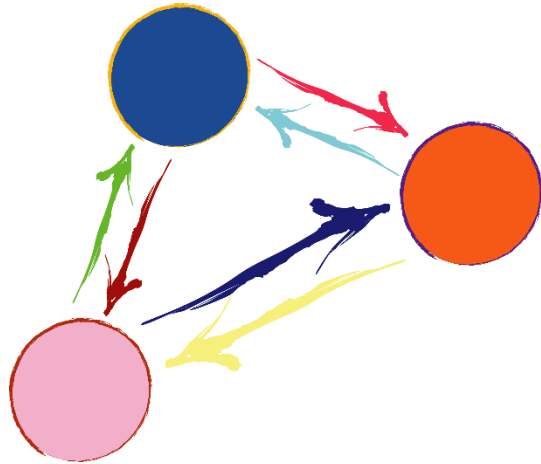
Un **SAFETY ASSESSMENT** que abarque **TODO** el **ÁMBITO** del cambio:

- **Equipos, procedimientos y medios humanos afectados** por el cambio
- **Interfaces e interacciones** de los elementos sometidos al cambio y el resto: contexto, sistema funcional. Interfaces y relaciones H-M; M-M
- **Ciclo vital**: desde planificación hasta después de la puesta en servicio
- **Modos degradados de operación**

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.205 EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y ASEGURAMIENTO DE CAMBIOS EN EL SISTEMA FUNCIONAL

Se requiere **formación** cuando el cambio **modifique** la forma en que las personas se relacionan con el sistema funcional.



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.205 EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y ASEGURAMIENTO DE CAMBIOS EN EL SISTEMA FUNCIONAL

Para cada cambio notificado, el **proveedor ATS** :

Asegurará con suficiente confianza por medio de un **ARGUMENTO COMPLETO**, documentado y válido, que los **CRITERIOS DE SEGURIDAD** identificados mediante la aplicación son **VÁLIDOS**, se cumplirán y se seguirán cumpliendo.

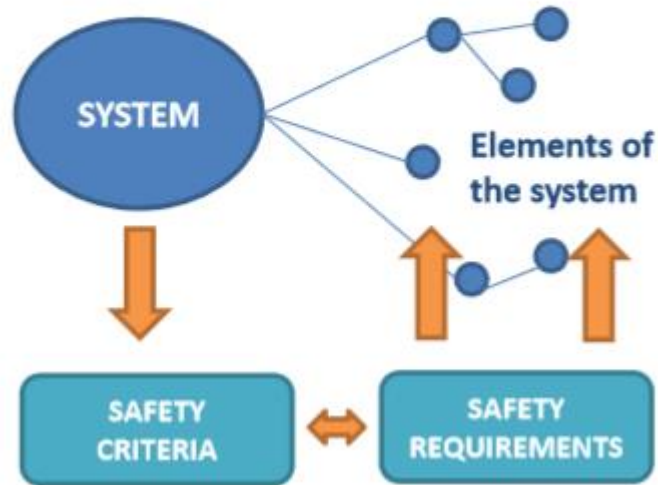
Un ARGUMENTO es COMPLETO cuando muestra:

- **Suficientes/No contradictorios** criterios de seguridad
- **Requisitos de seguridad** de los elementos (modificados y afectados)
- Los requisitos de seguridad **cumplen y se derivan de los criterios de seguridad**
- Cada uno de los componentes cumple con sus requisitos de seguridad
- No hay afecciones adversas
- Evidencia

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.205 EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y ASEGURAMIENTO DE CAMBIOS EN EL SISTEMA FUNCIONAL

SATISFACTION OF SAFETY CRITERIA



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.205 EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y ASEGURAMIENTO DE CAMBIOS EN EL SISTEMA FUNCIONAL

Contenido del SAFETY ASSESSMENT:

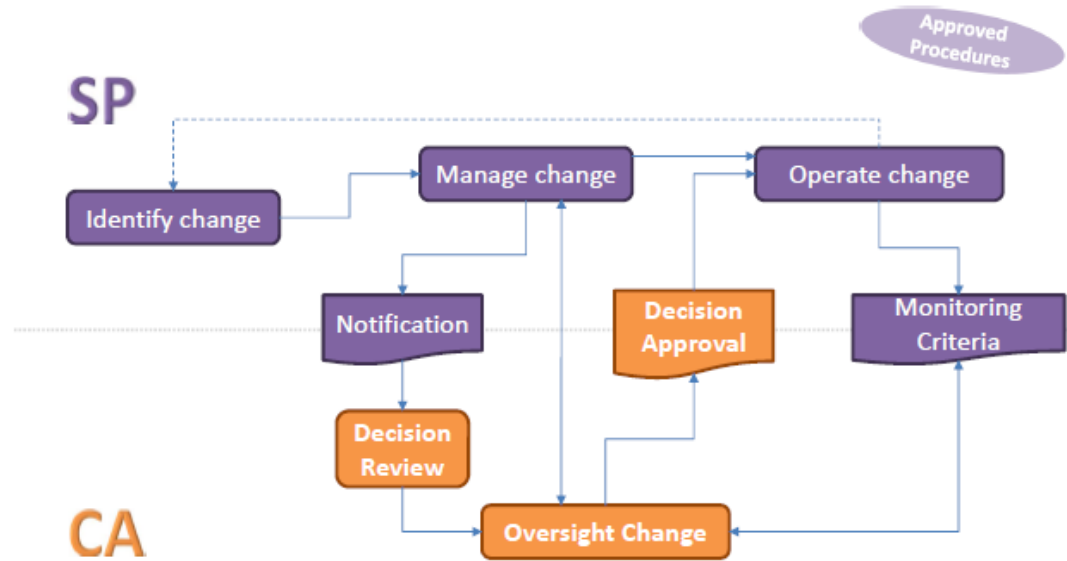
- Identificación de peligros
- Criterios de seguridad aplicables
- Análisis de riesgos (efectos)
- Evaluación & mitigación del riesgo
- Verificación
 - Estudio se corresponde con el alcance del cambio
 - Cambio cumple los criterios de seguridad
- Criterios de supervisión



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

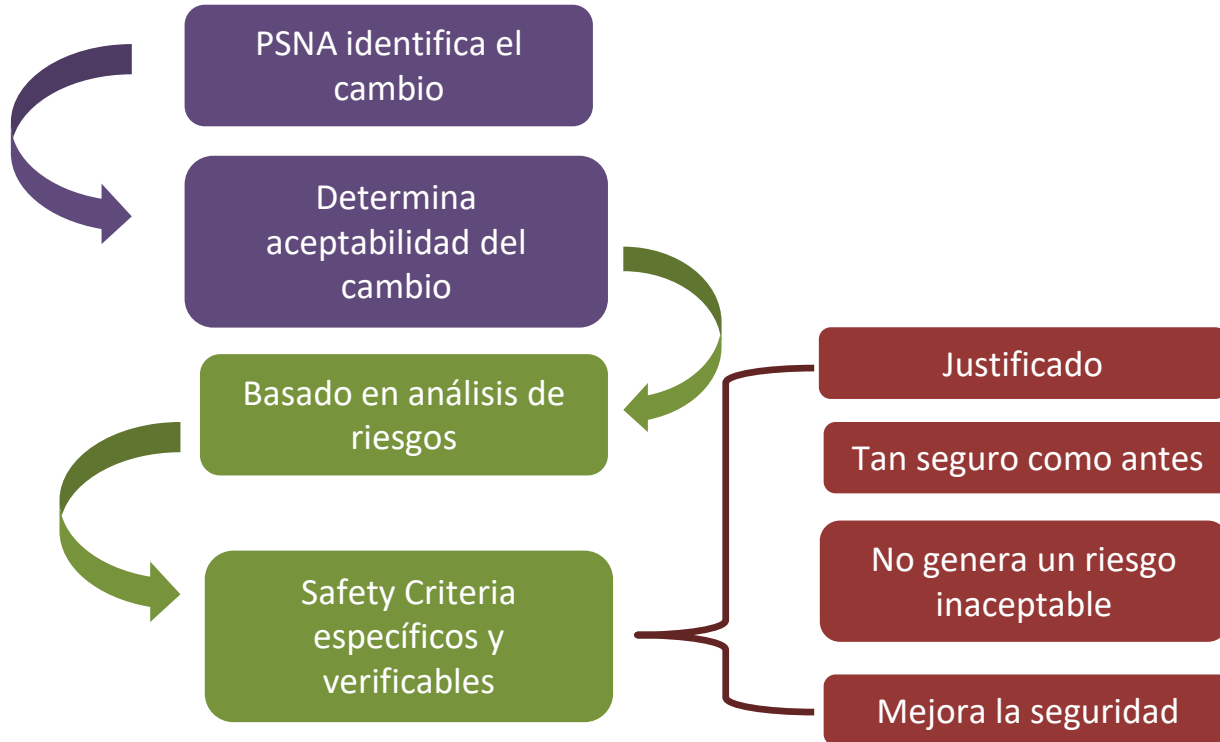
ATS.OR.205 EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y ASEGURAMIENTO DE CAMBIOS EN EL SISTEMA FUNCIONAL

Simplified View – Regulation 3017/373



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.210 CRITERIOS DE SEGURIDAD



REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.OR.215 REQUISITOS EN MATERIA DE LICENCIAS Y CERTIFICADOS MÉDICOS PARA CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

Licencias adecuadas y certificado medico válido

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2015/340 DE LA COMISIÓN

de 20 de febrero de 2015

por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) nº 805/2011 de la Comisión

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (Parte ATS)

ATS.OR.305 — RESPONSABILIDAD DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO CON RESPECTO AL USO PROBLEMÁTICO E SUSTENENCIAS PSICOACTIVAS POR LOS ATCO

ATS.OR.310 — ESTRÉS

ATS.OR.315 — FATIGA

ATS.OR.320 — SISTEMAS DE TURNOS DE ATCO

ATS.TR.100 — MÉTODOS DE TRABAJO Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

ATS.TR.100 MÉTODOS DE TRABAJO Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS



Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 (SERA)



Anexo 10 de OACI (Telecomunicaciones Aeronáuticas Vol II)



Anexo 11 de OACI (Servicios de Tránsito Aéreo)

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 (SERA) (1/2)

SERA realiza un trabajo de armonización a nivel europeo de los requisitos de OACI en relación a la clasificación del espacio aéreo:

- ❑ Requisitos comunitarios armonizando los anexos de OACI: [Anexo 2](#), [Anexo 3](#) (partes), [Anexo 11](#)(partes), [Anexo 10](#) (partes) y [PANS-ATM](#) (partes).
- ❑ Armoniza la definiciones de las posibles clasificaciones del espacio aéreo: A, B, C, D, E, F and G (pero no la aplicación local de los estados miembros). Las definiciones idénticas a las de la OACI.
- ❑ Posibilita utilizar RMZ y TMZ para complementar la aplicación de la clasificaciones. La definición de estos instrumentos esta también armonizada.



CLASES DE ESPACIO AÉREO ATS

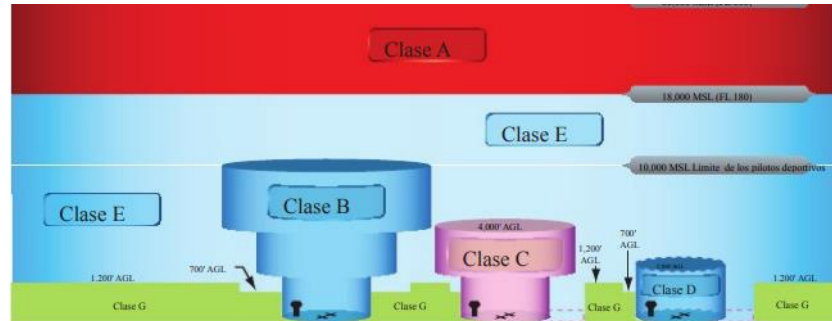
		ESPACIO AÉREO CONTROLADO						
		A	B	C	D	E	F	G
I R	IFR
	VFR
V R	IFR
	VFR

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/373

Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 (SERA) (2/2)

Sin olvidar que:

- El espacio aéreo es soberanía de los Estados miembros (Principios de OACI y SES).
- La aplicación de la clasificación del espacio aéreo es:
 1. Local
 2. Corresponde a los requisitos de tráfico locales, la complejidad del tráfico y del espacio aéreo
 3. Tiene que responder las necesidades de todos los usuarios
 4. Debe ser segura y eficiente.



- La implementación local (por los estados miembros de la UE) sujeta a **visitas de estandarización de EASA** (auditorias).



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 